20-7-71

Nr 29  26e jaargang

kuifje

12 F ● NEDERLAND 80 ct ● HET WEE... JEUGD VAN 7 TOT 77 JAAR

M. Magellan

DROOM OF... NACHTMERRIE?

DE TOESTAND...



● De overwinning is IORUS naar het hoofd gestegen.



● DE VEROVERAARS VAN MEXICO worden door de vijand in een hinderlaag gelokt...

● Wat er zoal verkeerd kan gaan staat in ons dossier over DE LUCHTPIRATERIJ.



● ROZE BOTTEL en zijn vrienden vertrekken naar het Veronderstel-eiland om daar zaadjes van de Kusjekus-bloemen te zoeken.



● MAARTEN MILAAN helpt een kleine jongen, die geplaagd wordt...



● De vete tussen de VAILLANTS en de Leader gaat voort...



● «Operatie Crystal» was slechts een kort voorspel. Andere verrassingen wachten MAGELLAN en Capella.



● RIFIFI is altijd bereid om iemand een dienst te bewijzen.



● Bijna schiet LUC ORIENT er het leven bij in tijdens een onderzoek in de raadselachtige krater. In het dorp is al een ander slachtoffer gevallen.

Dit weekblad moet verkocht worden tegen de verplichte prijs.
Het mag noch in een leesmap, noch in huur gegeven worden, behalve wanneer de uitgever zijn toestemming heeft verleend!
Tekeningen en manuscripten — niet door ons gevraagd — worden niet teruggezonden.

20-7-'71



Het weekblad «KUIFJE» Lombard Uitgaven
P.H. Spaaklaan 1-11 - 1070-Brussel. — Prk. 1909.16

Uitgever : Raymond LEBLANC, ls. Gerardlaan 9, 1160-Brussel.
Directeur : Guy LEBLANC.
Redactie : GREG - H. LIESSE - D. PHILIPPART
Heliodruk : N.V. PERIODICA
KUIFJE-NEDERLAND
Redactie, Advertenties en Administratie : Weekedities N.V.
Postbus 10318 Amsterdam — Tel. (20) 23 46 94 — Postgiro 37.43.17



HIER KAN MEN KUIFJE KRIJGEN IN HET BUITENLAND

Frankrijk : DARGAUD S.A., 12 r. Blaise Pascal, 92 - Neuilly s/S.
Zwitserland : INTERPRESS S.A., 16 r. Beausejour, 1.000 Lausanne
Canada : LES MESSAGERIES, 8320 de Lorraine, Anjou 437, Québec.

ABONNEMENTEN	België	Nederland	Buitenland
3 maanden	160 F	f 8.35	190 BF
6 maanden	300 F	—	360 BF
1 jaar	590 F	f 33.40	700 BF
2 jaar	1.150 F	—	1.370 BF

ALEX



Jacques MARTIN















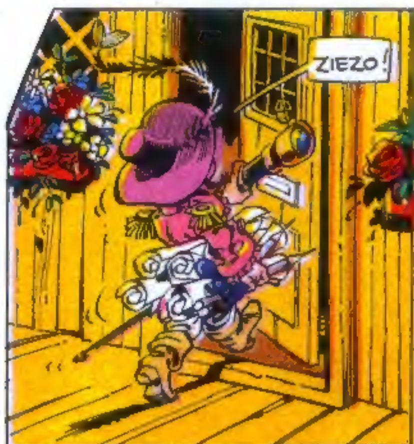


wordt vervolgd

ROZE BOTTEL

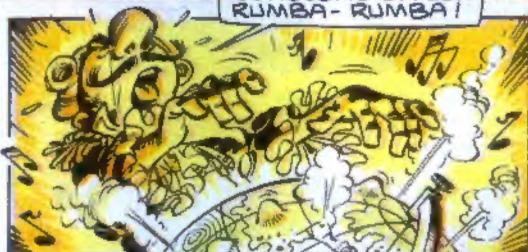


DANY
GREG





DE AFVAART IS HET VISITE-KAARTJE VAN EEN KAPITEIN.



(*) DE JUISTE FORMULE IS "EEN FLES RUM", MAAR WE WILLEN DE AANHANGERS VAN DE BLAUWE KNOOP NIET AFVALLEN EN GEVEN DAAROM HET JUISTE RECEPT VOOR EEN RUMBA-RUMBA: 1/3e RUM, 2/3 COCA-COLA, EEN SCHIJFJE CITROEN EN IJSBLOKJES. UITSLUITEND VOOR BOVEN DE 18.



(•) DE INVLOED VAN DE RUM DOET ZICH GELDEN.

ER KOMT BEWEGING IN!

IK HEB EEN RAAR GEVOEL ONDER MIJN WAPENRUSTING.

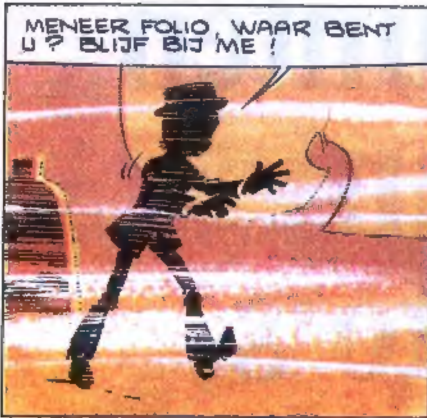
ALLEMAAL GOED EN WEL, MAAR DAT GEEFT U NOG NIET HET RECHT OM MET DIE HOOP SCHROOT IN MIJN KRUIWAGEN TE GAAN ZITTEN!

JOHO! JOHO!

EEN TANTE VAN MIJ WAS MISTHOORN EN...

IK WEET DAT DE KAPITEIN ER BIJZONDERE GEWOONTES OP NAHOUDT, MAAR DIE DUBBELE RUMBA'S MAKEN ME WEL MISSELIJK.

Het karveel van heb-ik-jou-daar

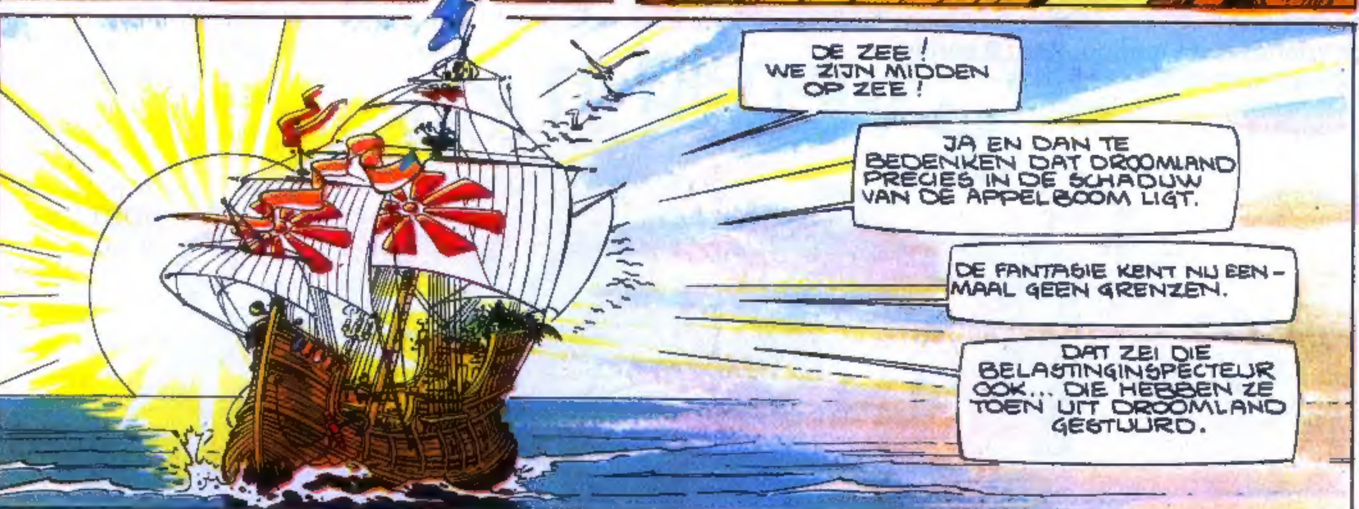
















wordt vervolgd

MICHEL VAILLANT

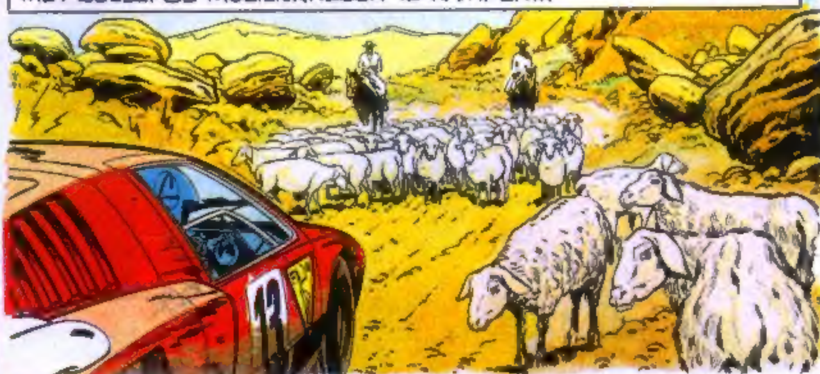


J.GRATON

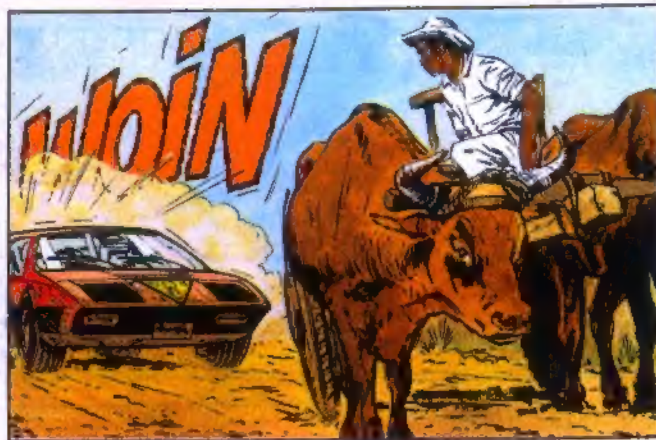




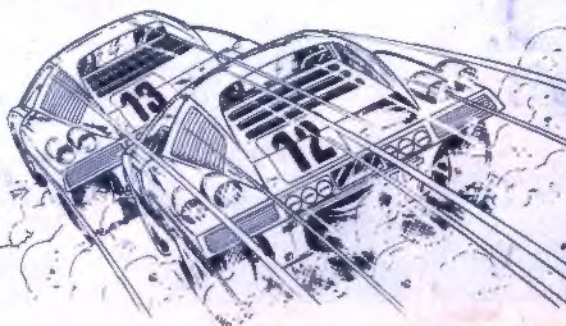








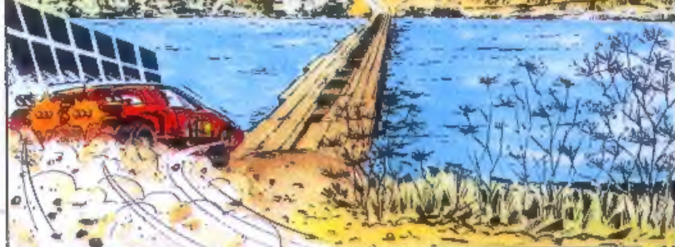
MAAR DE MENSEN EN DE DIEREN BEGRIJPEN AL GAUW DAT ZE DE BRULLENDE MONSTERS BETER VOORBIJ KUNNEN LATEN GAAN. ZO LOPEN ONZE VRIENDEN SNEL IN OP DE LEADERS. ALS ZE DOORHEBBEN WAT GILBERT STAEPELAERE VAN PLAN IS, TRACHTEN ZE TE ONTKOMEN DOOR DE SNELHEID OP TE VOEREN.





SLA OM




BOB CRAMER IS GESCHROKKEN VAN DE PLOTSELINGE BOCHT, DIE HIJ HEEFT MOETEN NEMEN... NU SCHIET HIJ MET EEN VAART VAN ZO'N 100 KM/U OP DE PRIMITIEVE BRUG AF...

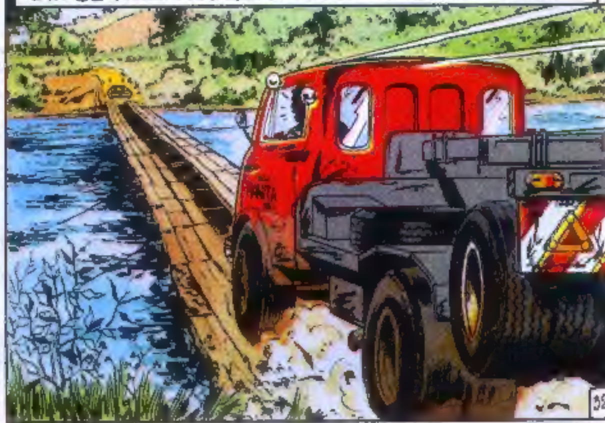

DE TWEEDE LEADER WORDT GEWAARSCHUWD DOOR DE AANFLOEPENDE REMLICHTEN VAN CRAMER. ONDERTUSSEN IN DE 13...
OEF! DAT SCHEELDE NIET VEEL...


KIJK UIT! ZOMETEEN MAKEN WE EEN DUIK!
VROAAW
JA, WE MOETEN VERDER, ZE ZITTEN VLAK ACHTER ONS!


OH! MOET JE DIE EZELSKOP NOU ZIEN!..
ALSJEBLIEFT! DE EERSTE VRACHTWAGEN, DIE WE VANDAAG TEGEN KOMEN.

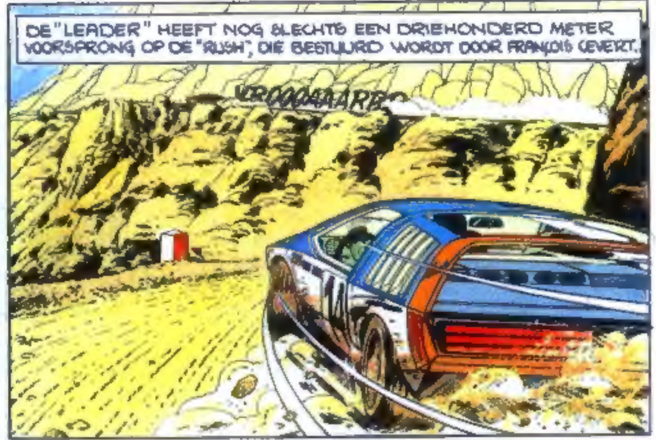

ROOA RODAP
ACHTERUIT, SUFFERD!
WAT EEN UILSKUIKEN!
!?!
VROOO VRROOO
GNNIN


NU MAG JIJ DE BRUG OVER... NU HEB JE ALLE TIJD!
VROOOA


DE ZWARE WAGEN RIJDT OPNIEUW DE SMALLE BRUG OP... OP DAT MOMENT VERSCHIJNT DE RUSH VAN DE TWEE FRANSEN AAN DE ANDERE KANT...

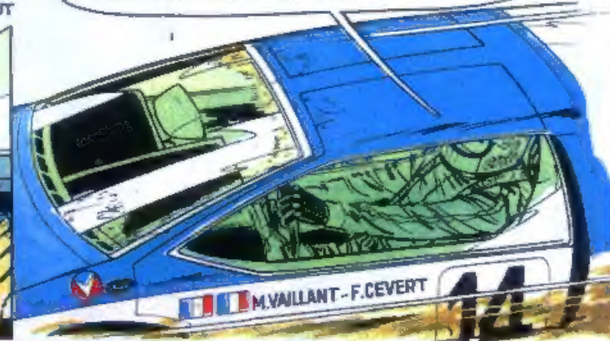
RUSH


MAAR DE BESTUURDER VAN DE VRACHTWAGEN HEEFT HET GESNAPT. HIJ SCHAKELT ZIJN ACHTERUIT IN EN MAAKT DE BRUG EEN TWEEDE MAAL VRIJ...


DE "LEADER" HEEFT NOG SLECHTS EEN DRIEHONDERD METER VOORSPRONG OP DE "RUSH", DIE BESTUURD WORDT DOOR FRANÇOIS CEVERT.
VROOAAARR


DE RACERS VAN DE RODE WAGENS WETEN NATUURLIJK HEEL GOED WAAROM MICHEL VAILLANT ACHTER HEN AANZIT. ZIJ WILLEN DAN OOK MAAR LIEFST ZO VER MOGELIJK UIT DE BUURT ZIJN EN HALEN UIT HUN WAGENS WAT ER UIT TE HALEN IS...
13


ZE INHALEN IS NIET ZO GEMAKKELIJK!
GEDULD, FRANÇOIS! WE KRIJGEN ZE WEL, AL WAS HET BIJ DE AANKOMST VAN DEZE RIT!
MICHEL VAILLANT


IK ZOU ZE LIEVER EERDER TUSSEN DE VINGERS KNIJPEN EN DAAROM ZAL IK ZE OOK GEEN SECONDE RUST LATEN!
M.VAILLANT - F.CEVERT
14


DE KILOMETERS GLIJDEN VOORBIJ EN DANK ZIJ DE VOLHARDING VAN DE JONGE FRANSE RACER WORDT DE AFSTAND KLEINER...

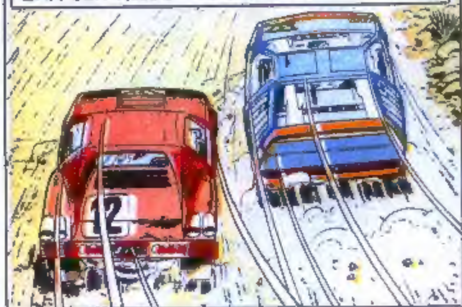

BIJ DE PERUAANSE GRENS ZIT DE "RUSH" DE "LEADER" VAN HET ITALIAANS-AMERIKAANSE TEAM OP DE HIELEN.
VROOAAAR
VROO

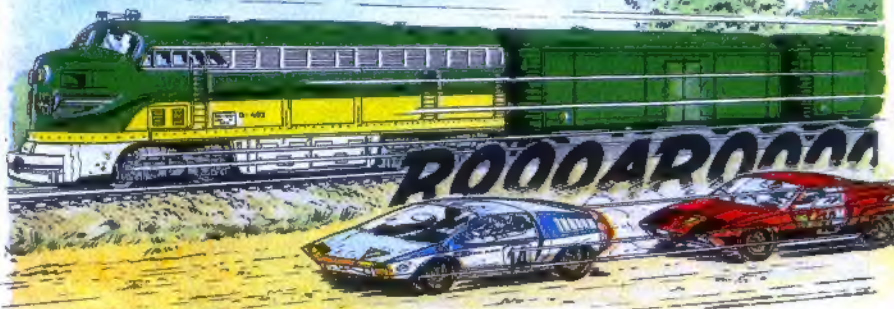

DE "LEADER" BLIJFT IN HET MIDDEN VAN DE WEG RIJDEN, DIE AL SMAL IS EN BOVENDIEN STAAN ER TALRIJKE TOESCHOUWERS DIE DE WAGENS GEESTDRIFTIG TOEJUICHEN. INHALEN IS HIER TE GEVAARLIJK...

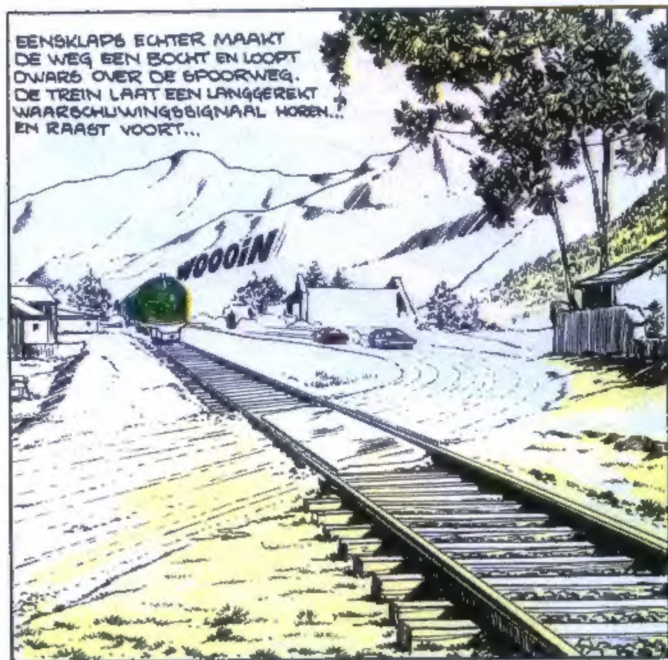

MAAR VIJFTIG KILOMETER VOORBIJ MACARA NEEMT FRANÇOIS CEVERT ZIJN KANSEN WAAR. HIJ IS TROUWENS EEN VOORTREFFELIJK RIJDER EN WEET ALS NIET EEN DE VELE HAARSPELDBOCHTEN TE NEMEN...WELDRA ZIT DE "RUSH" TUSSEN DE BEIDE "LEADERS" IN...

SLA OM

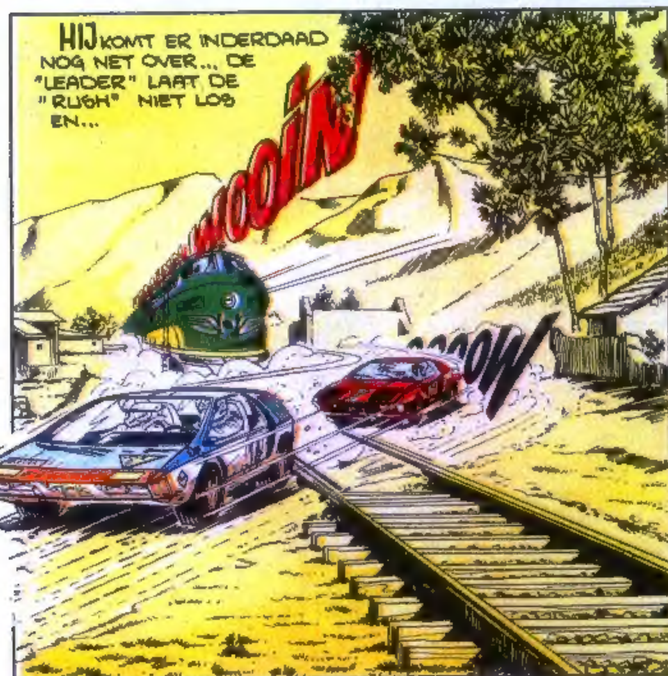












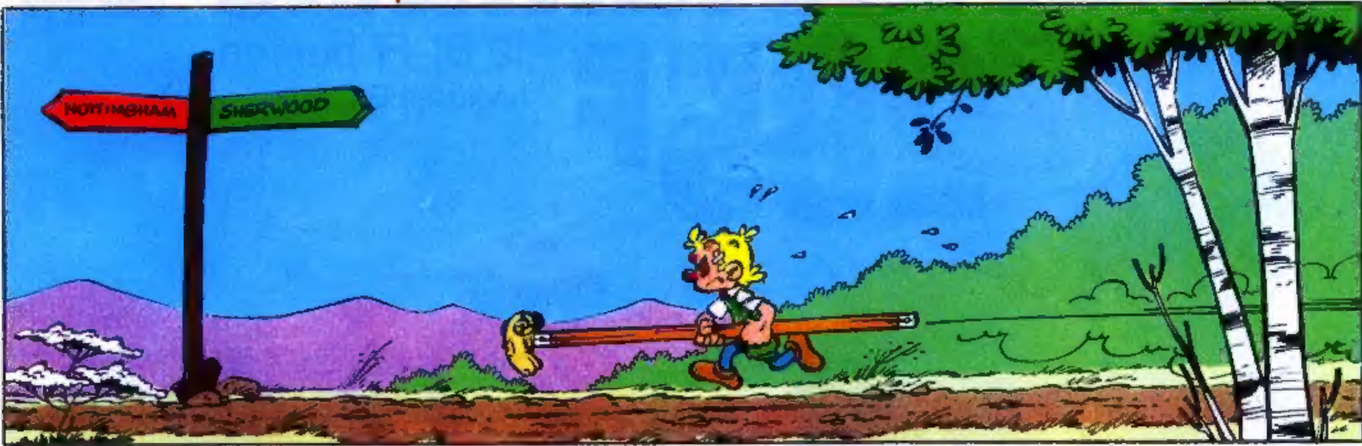


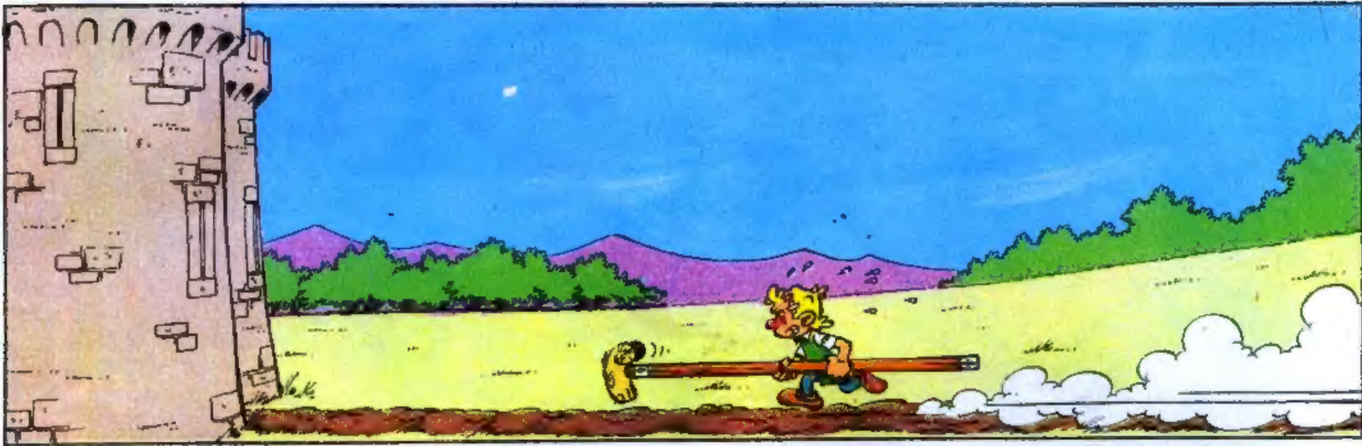
wordt vervolgd

ROBIN HOED



TURK
DEGROOT





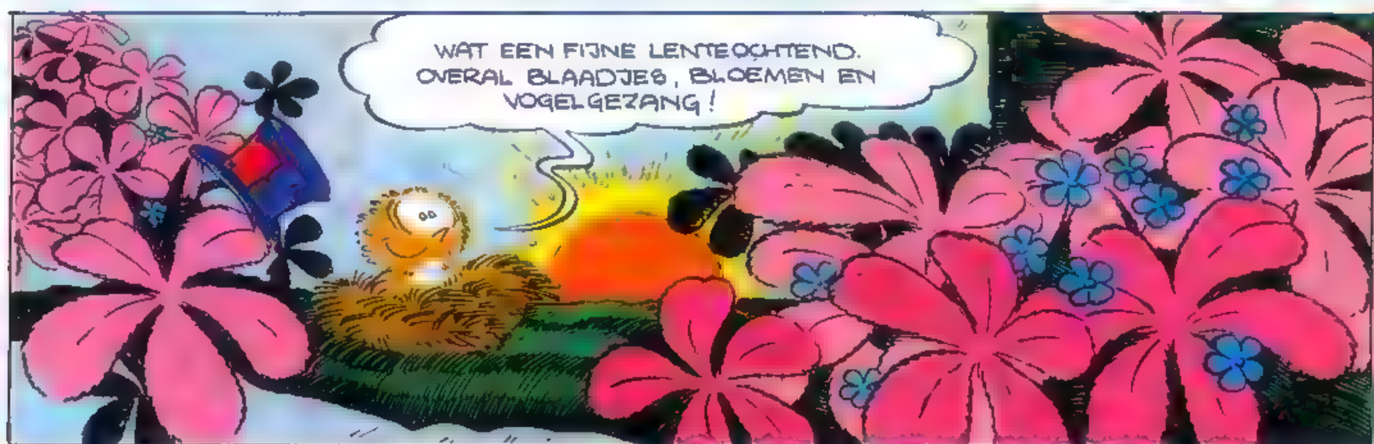




RIFIFI



mouminoux


























KOM NIET TE DICHT BIJ ME, ANDERS WORD JE OOK VERKOUDEN!
ZE HEEFT GELIJK. BLIJF LIEVER DAAR!


HATSJIE!
WAT ZEGT DE KONINGIN ERVAN?
DIE IS OOK ZIEK!


WAT VRESELIJK. DOEN JULLIE DAAR NIETS TEGEN? EEN ASPIRIENTJE NEMEN OF ZO?
DAT HELPT TOCH NIET!


MAAR JULLIE MOETEN TOCH STUIFMEEL ZOEKEN?
DAT IS NU NIET MOGELIJK! WE KUNNEN GEEN STUIFMEEL MEER VAN PEPER ONDERSCHEIDEN!


DAN KUNNEN JULLIE GEEN HONING MAKEN?
NIETS AAN TE DOEN! WE ZIJN VERKOUDEN!


GEEN HONING EN GEEN FRUIT, WANT JE WEET TOCH WEL DAT WIJ DE BLOEMEN BESTUIVEN!
WAT VRESELIJK! EN HET LEEK ZO'N MOOIE DAG!
A2


JA, IK VREES DAT HET EEN SLECHT JAAR ZAL WORDEN.
NEE, WE MOETEN IETS DOEN!


ER KAN ALLEEN IETS GEDAAN WORDEN ALS JIJ STUIFMEEL VOOR ONS GAAT HALEN!
IK? MAAR DAT HEB IK NOG NOOIT GEDAAN!


ZO MOEILIJK IS DAT NIET! JE HAALT HET STUIFMEEL GEWOON UIT DE BLOEMEN!
IS MIJN SNAVEL DAAR NIET TE DIK VOOR?

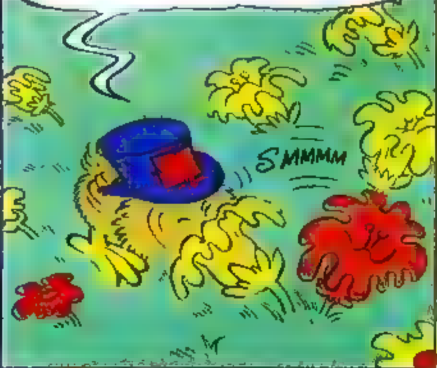

MISSCHIEN, MAAR DAT IS NOG ALTIJD BETER DAN NIETS!
PROBEER HET MAAR!


IK WEET NIET OF HET LUKT, MAAR IK ZAL HET PROBEREN!
WANT ANDERS GEEN HONING EN GEEN FRUIT!

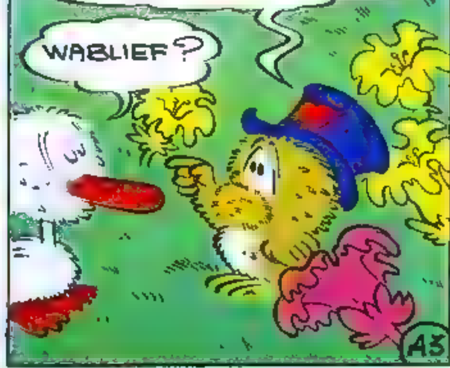

WAAROM MOETEN ZE OOK JUIST NU VERKOUDEN WORDEN!
B2

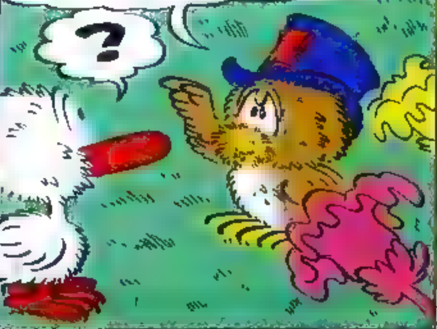

WAAR MOET IK BEGINNEN? DIE POMPOENBLOEMEN LIJKEN ME WEL AARDIG!


DAT KRIEBELT AAN JE NEUS, MAAR IK HEB BELOOFD ZE TE HELPEN...

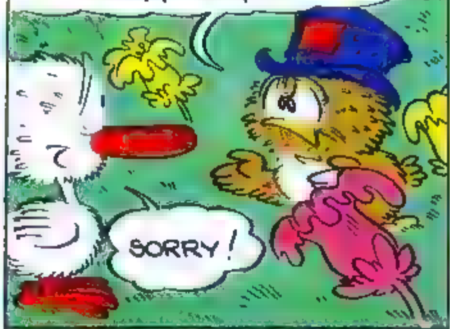

ALS ZE ME ZIEN, DENKEN ZE DAT IK GEK BEN!
SMMMM


WAT DOE JIJ, RIFIFI? ZOEK JIJ HONING?
?


DE BIJEN ZIJN... V.V. VERKOUDEN...
WABLIEF?
A3


DE... BIJEN... HA... HA...
?


HATSJIE!
ZEG DAT DAN EERDER!


SUFFERD, DOORDAT IK NIESDE IS AL HET STUIFMEEL WEGGEVLOGEN!
SORRY!


HELP ME LIEVER!
NEE, DAT KAN NIET. IK HEB KIESPIJN!


DAT IS NIET AARDIG EN HET IS BOVENDIEN EEN LEUGEN!


IK ZAL DIT EVEN NAAR DE BIJENKORF BRENGEN!
B3




NU AL TERUG? PRACHTIG!


WAT IS DAT?
... UIFMEEL!


JA, WE ZIEN OOK WEL DAT HET GEEN STEENKOOL IS, MAAR WAT VOOR STUIFMEEL IS DAT?
... AN... OEMEN!


WAT STINKT DAT!
WAAR KOMT DAT STUIFMEEL VANDAAN?
.. AN.. DE.. OMPOEN!


MAAR, RIFIFI, WIJ MAKEN HONING, GEEN BOENWAS!
MAAR STUIFMEEL IS TOCH ZEKER STUIFMEEL!


HELEMAAL NIET. WE HEBBEN STUIFMEEL NODIG VAN VERGEET-MIJNIETJES OF LAVENDEL, ANDERS SMAAKT ONZE HONING NIET LEKKER!
OH!
A4


VERGEETMIJNIETJES EN LAVENDEL.. ZIJ HEBBEN MAKKELIJK PRATEN...WAAR KAN IK DIE NOU VINDEN?


KIJK, EEN LAVENDELVELD. DAT IS GELUK HEBBEN.


HOE KRIJG JE DAAR NOU STUIFMEEL UIT? DAT KAN ALLEEN EEN BIJ!


GEDULD IS EEN SCHONE ZAAK!


WEER ZO'N VERDRAAIDE VOGEL, DIE MIJN BIJEN ERVAN AFHOUDT OM HONING TE MAKEN!


GELUKKIG BEN IK ER OOK NOG OM MIJN BIJTJES TE HELPEN. HAGEL IS EEN VOORTREF-FELIJKE POLITIEK!

TAONG

WAT GEBEURT ER NU?

WEL HEB IK OOIT! DE JACHT IS GESLOTEN!

BANG

DENK EROM DAT JE MIJN BIJEN NIET MEER WEGJAAGT!

ZIJN BIJEN WEGJAGEN? SOMMIGE MENSEN BEGRIJPEN NIETS VAN DE NATUUR!

IK HOOP DAT DIT HET GOEDE STUIFMEEL IS!

MAAR... DE KORF IS LEEG?

IS DAAR IEMAND?

A5

WAT IS ER? IK BEN DE CONCIERGE!

IK KOM STUIFMEEL BRENGEN.

DAT IS ERG VRIENDELIJK VAN U, MAAR SINDS DE DAMES WEER AAN HET WERK GEGAAN ZIJN, WETEN WE GEEN RAAD MEER MET AL HET STUIFMEEL.

ZIJN ZE DAN BETER?

JA, MAAR WE ZIJN VIJFTIEN VRESELIJKE MINUTEN VERKOUDEN GEWEEST. DIT WAS DE ERGSTE EPIDEMIE, DIE WE OOIT GEHAD HEBBEN.

HA...HA...

HATSJOEM!

. GA ALSTUBLIEFT ERGENS ANDERS NIEZEN, WANT WIJ ZIJN NET VAN ONZE VERKOUDHEID AF.

OHOH, IK BEEF HELEMAAL. NU BEN IK VERKOUDEN.

ENKELE DAGEN LATER...

ZEG, RIFIFI, ZIE JE DIE KERSEN DAAR?

PRAAT ME NIET VAN KERSEN, BRENG ME LIEVER EEN ASPROOTJE!

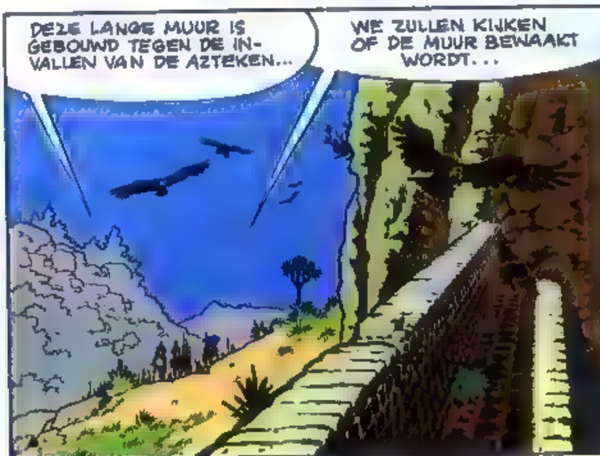
EINDE

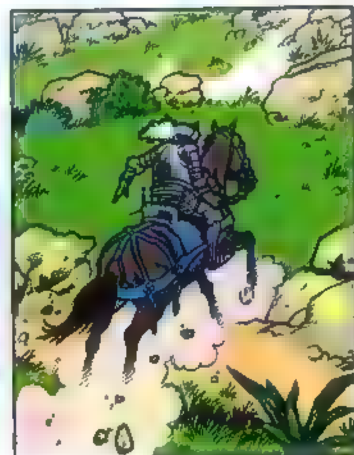


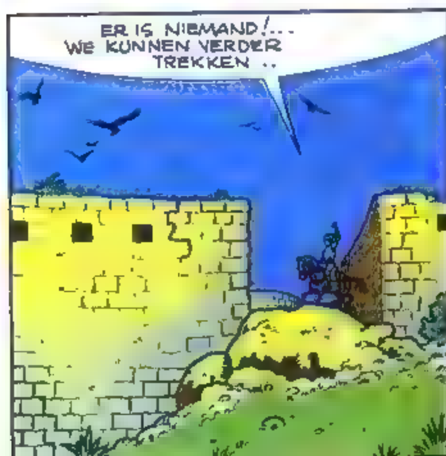
DE VEROVERING VAN MEXICO

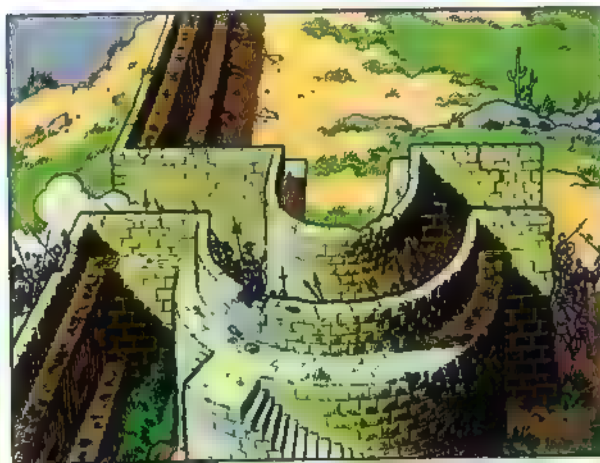
KIJK...
WE ZULLEN WELDRA HET GEBIED VAN TLAXCALA BEREIKEN.
TLAXCALA?







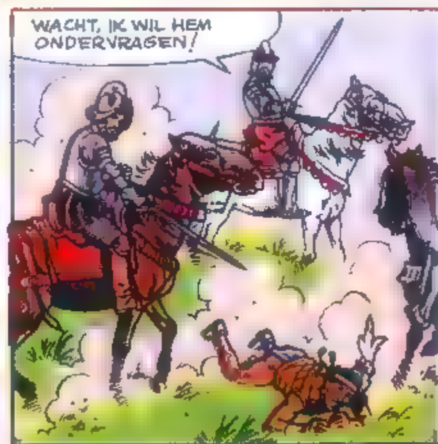






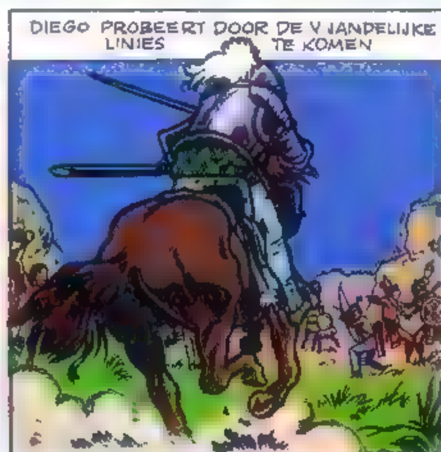
















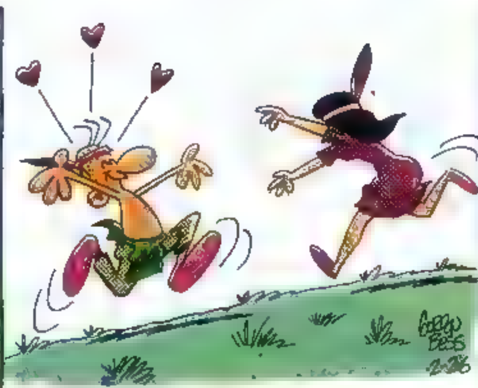


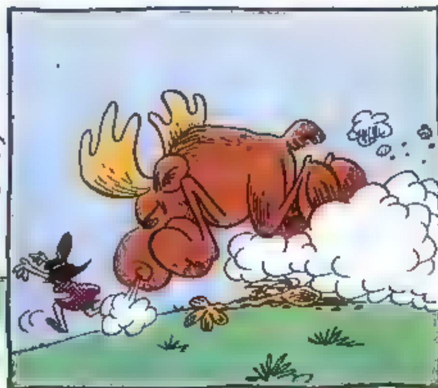


wordt vervolgd












KIJK, ALS DE BLEEKGEZICHTEN DAAR BENEDEN LANGS KOMEN, SPRINGEN WE OP DIE STOK EN DAN KRIJGEN ZE DIE STEEN OP HUN SCALP


DENK JE DAT HET WERKELIJK LUKT?
WAAROM NIET? IK BEN NIET VOOR NIETS OP SCHOOL GEWEEST...


ALLEEN WAS NATUURKUNDE NOOIT MIJN STERKSTE VAK...




MOPS NEUS!


IK HAD JE NOG ZO GEZEGD DAT JE DIE ROMMEL OP MOEST RUIMEN!


DAT PROBEER IK NU AL EEN UUR LANG!




HAHAHA! DIE IS GOED! DIE MOET IK AAN MIJN SQUAW VERTELLEN...


HET IS GROEN MET RODE VLEKKEN, KLEVERIG EN ZACHT! WAT IS DAT?


VERHIP, WEET JE HET AL? EN IK WILDE JE NOG WEL VERRASSEN MET HET ETEN!

ROODOOG



GORDON BESS

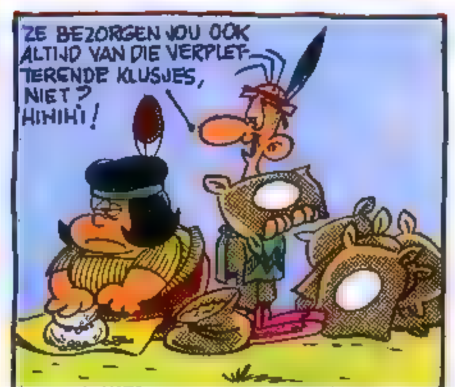






























TON en TINNEKE



MITTEÏ
GODARD











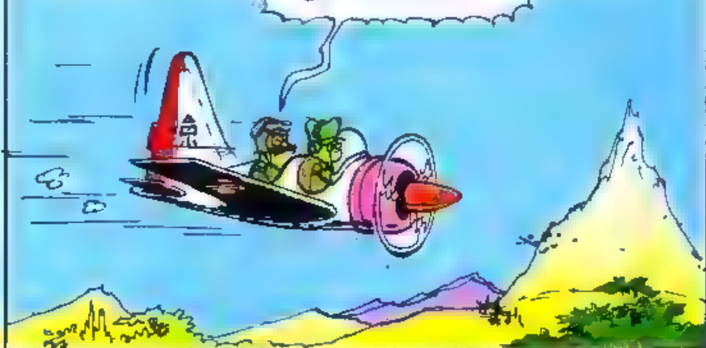






TAKA  TAKATA

JO-EL AZARA
VICQ













2000 magazine

28

ONS
DOSSIER
OVER
VLIEGTUIGKAPINGEN

ONS DOSSIER OVER VLIEGTUIGKAPINGEN



Als het toestel op een officiële landingsbaan kan landen, is dat gevaar betrekkelijk. Maar als het vliegtuig zomaar ergens aan de grond gezet moet worden, is de ramp soms niet te overzien...

Een lijnvliegtuig vliegt ergens boven de Verenigde Staten. Een van de inzittenden springt plotseling op van zijn stoel en dringt gewapend de cockpit binnen.
— Zet koers naar Miami, zegt hij dreigend tegen de piloot.
— Maar...
— Niet tegenstribbelen. Dit is een bevel. De piloot haalt zijn schouders op, biedt geen tegenstand en zet zijn toestel in Miami aan de grond. Daar keert hij zich om naar de «piraat» en zegt:
— Ik begrijp het niet goed. Deze vlucht had Miami als bestemming. U hebt in Los Angeles een geldig ticket voor deze vlucht gekocht. Waarom...?
De man zucht en stopt zijn revolver weg.
— Dit is mijn vierde poging om hier te komen. Tijdens de voorgaande vluchten werden we elke keer gedwongen naar Cuba te vliegen. Ik had er genoeg van en ik heb zelf mijn maatregelen genomen...
Dit mopje heeft al de nodige mensen aan het lachen gemaakt. Wel een lachje als een boer — die kiespijn heeft... Want de luchtpiraterij heeft angstwekkende vormen aangenomen en slachtoffers geëist... Hoe is het allemaal begonnen?

EEN « NIEUW » GEBAAR, DAT EERST VOOR MOEDIG GEHOUDEN WERD

In 1950 kozen enkele Tsjechen de vrijheid op een voor die tijd uitzonderlijke wijze. Ze dwongen drie transportvliegtuigen naar West-Duitsland te vliegen. Er werd geen bloed vergoten. De « wachters » achter het IJzeren Gordijn waren bij de neus genomen. De communisten fronsten de wenkbrauwen, maar haalden de schouders op. De westelijke wereld vermaakte zich over het voorval. De daad van de Tsjechen werd toegejuicht. De Tsjechen hadden zich van een vliegtuig meester gemaakt, zoals zeerovers vroeger een schip kaapten. Als de onderneming verkeerd afgelopen zou zijn, zou men er heel wat minder om gelachen hebben.
Augustus 1969. Een Boeing 707 van de

TWA vraagt per radio toestemming om in Damascus te landen. Het motief is brandstofgebrek, maar dit is niet waar. In werkelijkheid wordt de bemanning van het vliegtuig bedreigd door verzetsstrijders van het Palestijnse Bevrijdingsfront. Onder hen is een jonge terroriste Leïla Khaled. Kort na de landing en de evacuatie van alle inzittenden, wordt de Boeing vernietigd door een ontploffing. Dit om duidelijk te maken dat het niet om een grapje gaat... De epidemie is niet te stuiten. De drie gevallen van kaping in 1950 (de Tsjechen, waar we het over hadden) zijn in twintig jaar (voor 1969) uitgegroeid tot 81 pogingen van vliegtuigkaping, waarvan er 71 geslaagd zijn.
Iedereen schijnt het tegenwoordig te proberen. Een schooljongen van dertien jaar probeerde het zelfs met een speelgoedpistooltje. Op het laatste ogenblik werd hij door een afgevaardigde van de luchtvaartmaatschappij overgehaald om het niet te doen. De piloot had niet veel kunnen doen omdat hij geen zekerheid had omtrent het wapen.
Een jongeman van 17 jaar heeft een gezagvoerder bedreigd met een jachtgeweer. Een geplaagde belastingbetaler heeft getracht zich meester te maken van een vliegtuig. Een huismoeder met haar dochtertje van twaalf jaar en een baby van twee maanden is ook in de annalen van de luchtpiraterij terecht gekomen. Waar moet dat heen? In elk geval is de wereld het lachen wel vergaan...

UITDAGINGEN EN WRAAK...

Wat tot voor kort als een moedige daad beschouwd werd, was in de meeste gevallen voor de luchtpiraat een middel om een andere bestemming dan die door de luchtvaartmaatschappij gekozen was, te bereiken. Voor een deel was dit een soort piraterij om op duidelijke wijze een politieke tegenstander te treffen. De luchtpiraten (de Amerikanen noemen ze «skyjackers») zijn tot alles in staat: ze dreigen met een granaat, die tijdens de vlucht tevoorschijn gehaald wordt... met een bom, die in een pakje gestopt is... Alle landen ter wereld hebben zich nu aaneen gesloten om een eind te maken aan deze nieuwe soort misdaden. *In december 1970 hebben maar liefst 50 landen officieel de Conventie van Den Haag tegen de luchtpiraterij ondertekend. Bij de ondertekenaars waren ook Rusland en de Verenigde Staten.*

Wie zijn nu eigenlijk die al bijna «klassiek» geworden luchtpiraten?
Eerst hebben we te maken met de groep «vluchtelingen», mensen, die niet op normale wijze een bepaald gebied kunnen verlaten omdat de politieke autoriteiten dat niet toestaan of omdat ze gezocht worden door de justitie.

Vervolg 2e deel ▶

Paniek aan boord van een vliegtuig is hetzelfde als paniek in welke afgesloten ruimte dan ook. Het slaat direct op iedereen over en moet tot elke prijs bedwongen worden. Vaak is paniek nog erger als de ramp, die er de oorzaak van is.



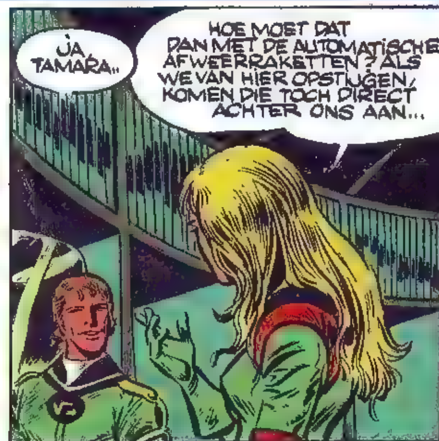
De luchtpiraten brengen soms honderden reizigers in gevaar. De piloten hebben er opeens een taak bijgekregen. Ze moeten hun passagiers niet alleen veilig overbrengen, maar ook nog beschermen tegen dergelijke overvallen.



Val VEROVERT DE RUIMTE

EDDY PAAPE
YVES DUVAL

KNOEIWERK, KAPITEIN. DAT MAAK IK ZO EVEN IN ORDE
GOED, JERRY-JO... DOE JE BEST!
MAAR, VAL...

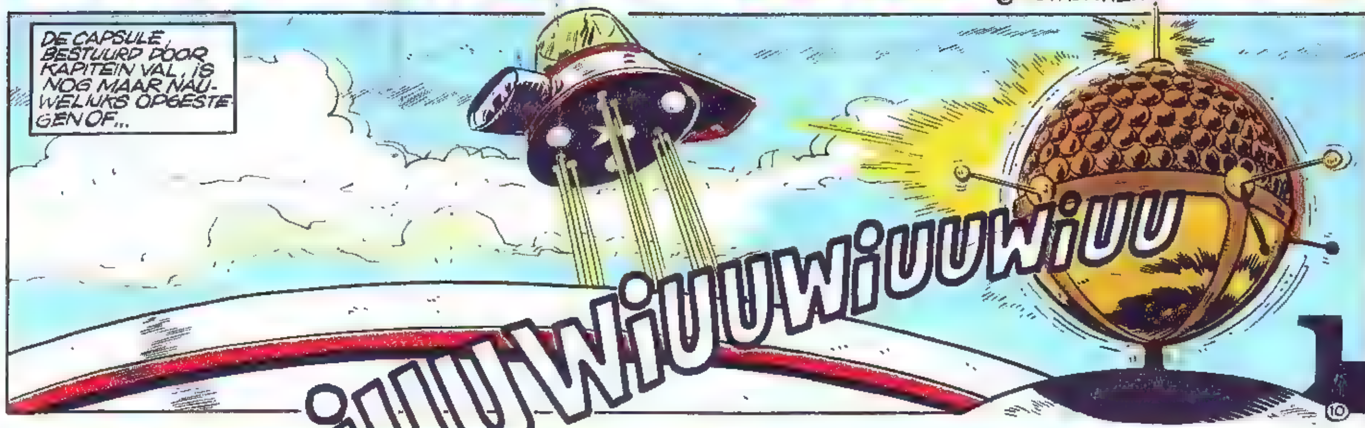


WEET IK!
WAT WILT U DAAR DAN TEGEN DOEN? DEZE CAPSULE ALS HIJ AL OP-STIJGT, HEEFT GEEN WAPENS AAN BOORD.





⊙ AUTHENTIEK

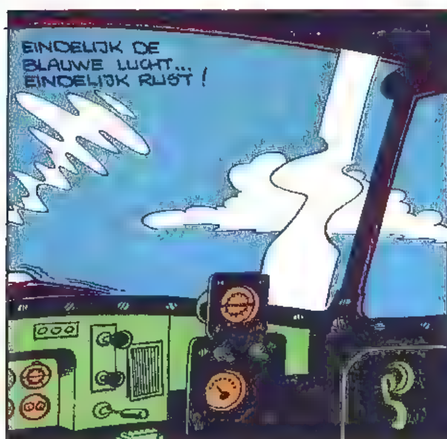


(WORDT VERVOLGD)

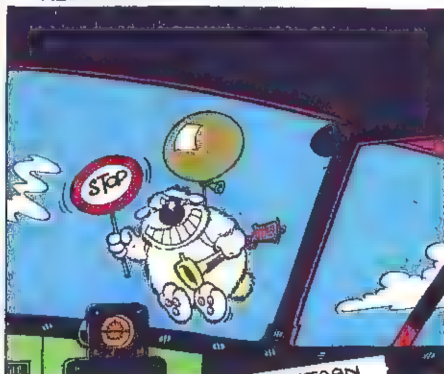
DOMMEL



DUPA



?!? NEE! ALSJEBLIEFT NIET DAT!



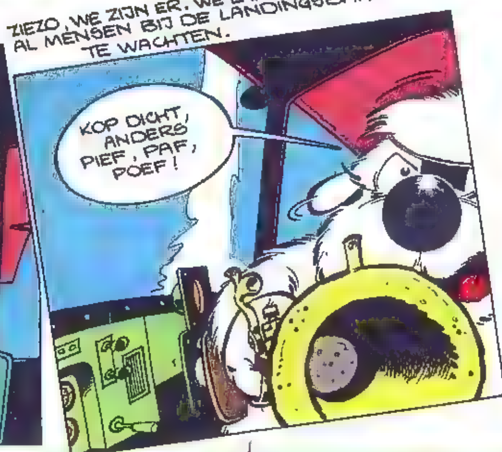
REGELRECHT NAAR CUBA! IK WEET HET AL. STAP MAAR IN! U BENT DE DERDE VANDAAG AL.



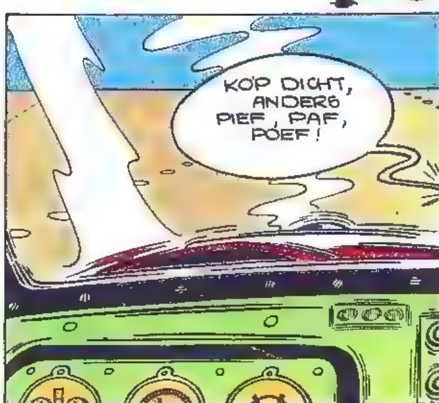
MAAR HET ZAL JE NIET LUKKEN! REKEN MAAR!



ZIEZO, WE ZIJN ER. WE LANDEN. ER STAAN AL MENSEN BIJ DE LANDINGSBAAN TE WACHTEN.



NU ZAL JE ER VAN LUSTEN!



ONKOSTEN VOOR DE HANGAR, VERSTORING VAN HET VLIEGTUIGVERKEER, PROTESTNOTA'S VAN DE LIGA TEGEN DE VERVUILING VAN DE OMGEVING... MAARTEN, DIE PIRATEN VAN JOU BEGINNEN NU WEL TE OVERDRIJVEN...

NOG EVEN GEDULD, EUSEBIO. VOLGENDE MAAND DOE IK BERLIJN – TEL AVIV, DAT IS RUSTIGER...

TE KOOP

A.U.B.

WAT MOETEN WE MET AL DIE VLIEGENDE WRAKKEN DOEN? DIT VLIEGVELD WORDT NOG EEN VLIEGTUIGKERKHOF. NIEMAND WIL DIE SNERTDINGEN VAN ONS KOPEN!

MAAR... LEVE DE VRIJHEID, NIET?

KOP DICHT, ANDERS PIEF, PAF, POEF!

VLIEGTUIGKAPING UITGEVOERD MET DE ONWILLIGE MEDEWERKING VAN EEN STOMVERBAASDE GODARD...

115.

ONS DOSSIER OVER VLIEGTUIGKAPINGEN vervolg

Voor deze mensen is het kapen van een vliegtuig een nieuwe wijze van het als verstekeling meereizen. Ze zoeken politiek asiel in een ander land, wat naar beide kanten geldt : van Oost naar West en van West naar Oost, plus de nodige variaties op dit thema. In februari 1967 werd een Egyptisch vliegtuig, de « Antonov 24 », gedwongen om naar Jordanië te vliegen door een burger, die door de Britse politie gearresteerd was op beschuldiging van moord.
Dan zijn er de waaghalzen, die alles doen om ook in het nieuws te komen en de grenzeloze idealisten, die een vliegtuig kapen om de aandacht te vestigen op gebeurtenissen als de oorlog in Vietnam, de honger in de wereld en noem maar op.
Een ander voorbeeld is het geval van Rafaele Minichiello, een 20-jarige marinier, die beschuldigd was van de diefstal van 200 dollar. Per vliegtuig werd hij naar een ander militair kamp overgebracht. Hij wilde echter niet voor de krijgsraad verschijnen. Tijdens de vlucht richtte hij een hengel, die hij tussen zijn spullen had zitten, op de piloot met het dreigement erbij dat het een karabijn met afgezaagde loop was. Minichiello liet het vliegtuig niet naar San Francisco, maar naar Rome vliegen. Dit onverwachte reisje kwam de TWA op 50.000 dollar te staan. In Italië werd Minichiello een soort held voor hij gevangen genomen en veroordeeld werd. Kortgeleden is hij vrijgekomen.
De politieke kapers beschouwen hun daad als een oorlogshandeling, die in hun ogen als zodanig gerechtvaardigd is. Ze bereiden hun overvallen zorgvuldig voor. Ze kunnen rekenen op deskundige hulp van het thuisfront.
Een bekend voorbeeld is de Boeing van de Israëlische maatschappij « El Al » die door drie Arabieren gedwongen werd om van koers te veranderen direct na de start in Rome. De leden van het commando beweren dat ze behoren tot het Palestijnse Bevrijdingsfront en dwingen het toestel in Algerije te landen. Dit is bijna een soort open piraterij... Je zou bijna in de verleiding komen om hier het woord officieel te gebruiken.
Het zou bijna een film zijn als er geen tragedies gebeurd waren zoals die van Wuerlingen, waar een Coronado ontploffte door een bom in het bagageruim. Zeven en veertig onschuldige doden... In september 1970 wordt wat tot nu toe de meest opvallende kaping geweest is uitgevoerd : 4 vliegtuigen worden tegelijk gekaapt.
De eerste is een Jumbo Jet « 747 » van de Pan Am. Nadat de bemanning en de 188 inzittenden het toestel verlaten hebben, ontploft het in Caïro. De drie andere toestellen (Swissair, BOAC en TWA) worden vastgehouden in de woestijn van Amman. Enkele dagen later gaan ze in vlammen op. Het geweld neemt toe...



(foto's: Columbia Films en Universal)

WAT NU ?

In de 17e eeuw werd de piraat, die op heterdaad betrapt werd, opgehangen, punt uit !
Onze huidige wereld zou zoiets niet kunnen aanvaarden. Het is niet meer zo eenvoudig om een oordeel te vellen. Tijdens het in december 1970 gehouden proces in Leningrad tegen enkele Russische Joden, die ervan beschuldigd waren een vliegtuig van Aeroflot gedwongen te hebben koers te zetten naar Israël, was de hele wereld hier vreselijk verontwaardigd over. Men meende hierin een middel tot emigratie te zien, vooral omdat de personen in kwestie geen andere mogelijkheid hadden om hun land te verlaten. Iemand ter dood veroordelen is geen eenvoudige zaak. Al heel gauw worden verzachtende omstandigheden aangevoerd om de straf te verzachten. Maar wat moet er dan gebeuren ?
Als we eens denken aan de Conventie van Tokio, die in 1963 na 37 moeizame zittingen aanvaard werd, hoeven luchtpiraten de moed niet op te geven.
Moet er een internationale strafraad gevormd worden ? Dit schijnt niet uitvoerbaar te zijn. Toch moet er iets gedaan worden. Er zijn veel voorstellen gedaan. En de gewone middelen ter voorkoming van wandaden worden steeds toegepast : het fouilleren van de passagiers, de bagage en allerlei instrumenten. De voorstellen hopen zich op : het aanbrengen van kogelvrije afscheidingen tussen de cabine en de cockpit. Maar wat moet er dan gebeuren als de piloten via de radio of de televisie te horen krijgen dat de inzittenden door kapers bedreigd worden? Het gebruik van slaapverwekkende gassen (zonder onderscheid te maken tussen de kapers en de onschuldigen); apparaten die metalen voorwerpen op-

Al heel wat bemanningsleden en passagiers hebben geprobeerd de piraten tot rede te brengen maar naar de stem van de rede wordt maar zelden geluisterd...



De grote internationale raden hebben de luchtpiraterij op hun werkprogramma gezet tegelijk met andere gevaren of vijandelijke daden, die de veiligheid van de landen bedreigen

sporen (maar er bestaan ook wapens zonder metaal); gewapende wachten aan boord (met alle risico's van een vuurgevecht) enz... Geen enkel middel schijnt afdoend. En voor de piraten blijft er nog een troef over: zelf een piloot in de groep te hebben, die de plaats van de gezagvoerder over kan nemen als deze weigert de bevelen op te volgen. De kleine kruimel-piraten zullen waarschijnlijk wel uitgeschakeld worden. De echte fanatieke kapers, die geen waarde hechten aan hun eigen leven, noch aan dat van andere burgers, vrouwen en kinderen, zullen heel wat moeilijker te grijpen zijn. De angst is voelbaar geworden.

Op de eerste plaats moeten de luchtkapers niet meer als een soort helden beschouwd worden. De strip, die zo vaak verfoeid wordt om zijn zogenaamde slechte invloed, is al begonnen met zijn opbouwende werk. Maar in veel films en boeken wordt de myte van de goedaardige luchtpiraat nog wel gebruikt. Zolang een gedeelte van de mensheid deze wijze van would-be-heldendom nog aantrekkelijk vindt, is het gevaar niet geweken...

DE WOORDENSCHAT VAN DE LUCHTPIRATERIJ

Sinds de komst van straalvliegtuigen wordt soms gesproken over *Jetnapping*. Dat is niets anders dan een samentrekking van de woorden jet (aircraft) en (kid) napping.
SKYJACKER, luchtpiraat, is afgeleid van het woord skyjacking, wat meer een verbastering is van het woord « highjacking ».
HIGHJACKING: is de onwettige kaping van een vliegtuig door een inzittende, die de piloot onder bedreiging van een wapen dwingt om van koers te veranderen en het toestel op een andere plaats dan voorzien aan de grond te zetten.
Waarschijnlijk kunnen we wel raden naar de afleiding van het woord.
Het woord *jack* heeft in het Amerikaans verschillende betekenissen. Het kan krik betekenen, maar ook dommekracht, vijzel of hefboom. Verder heeft het in het Amerikaanse slang de betekenis van geld (poen). Het werkwoord *to jack up* betekent in het Amerikaans « aanporren ».
Er zijn nog een reeks betekenissen aan te duiden, maar met het bovenstaande kun je misschien zelf wel het nodige afleiden.

Een Peperkorreltje uit de TIBETTON

PAPILLON

Papillon (vlinder) is geen luchtpiraat, maar de naam is wel voldoende verontschuldiging voor de gedachtenassociatie. Henri Charrière, bijgenaamd Papillon, is op zijn minst een wat men noemt « kleurrijke figuur » al is hij dan geen vliegtuigkaper.
Enige tijd geleden kwam zijn boek « Papillon » op de markt en al direct werden er miljoenen exemplaren van verkocht. Papillon is er een beroemd man door geworden. Hij vliegt nu werkelijk als passagier mee in luxueuze vliegtuigen en voor de film « Popsy Pop » heeft hij de regisseur de halve wereld over gesleurd om te bewijzen dat de toestanden, die in zijn boek beschreven zijn, werkelijk bestaan. In de film speelt hij zelf een van de mannelijke hoofdrollen naast Claudia Cardinale. Binnenkort zal ook « Papillon » op het witte doek gebracht worden. Het scenario is gebaseerd op het gelijknamige boek, waarin de ontsnapping van 'n dwangarbeider beschreven wordt.
In de film zal Steve Mac Queen de rol van de dwangarbeider spelen, waar hij de lieve som van een miljoen dollar voor krijgt! Een hoogvlieger is het natuurlijk wel, maar de logika van het geheel blijft nog altijd ver te zoeken.



PAPILLON

MAARTEN MILAAN

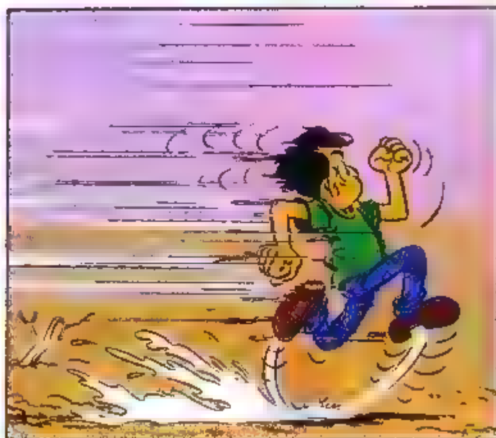


GODARD

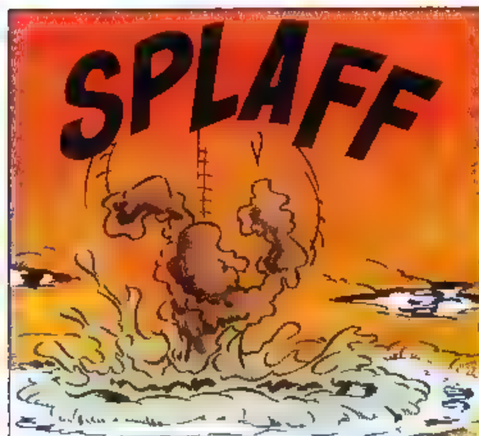




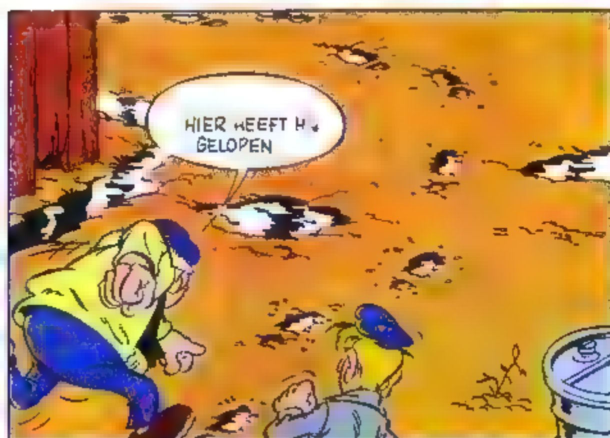














de emir met de zeven bedoeïenen

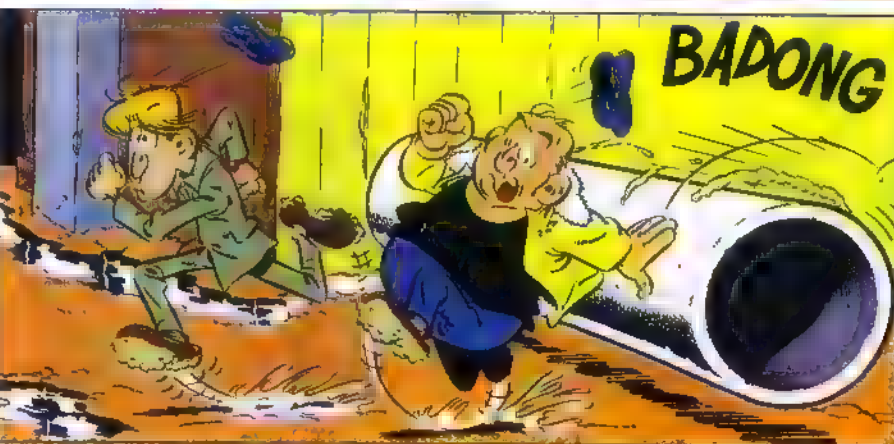


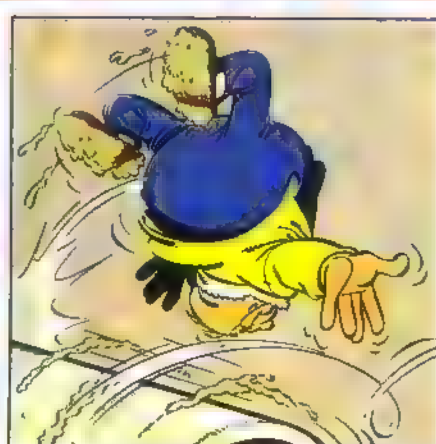






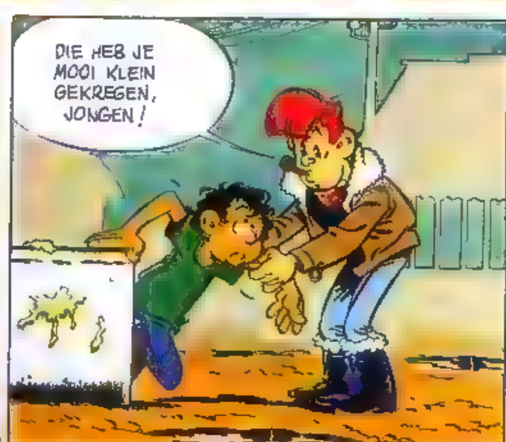












SLA OM



HAD JE DAT MAAR NIET GEDAAN, MAARTEN. NU ZIJN ZE BESLIST ERG BOOS OP MIJ!

IK WEET WEL DAT ZE ERG DOM ZIJN, MAAR ZO DOM TOCH NIET!

PILOTEN MOETEN NU EENMAAL TEGEN EEN STOOTJE KUNNEN, BEGRIJP JE WAT IK BEDOEL?

JA, ZE DURVEN ALLES

MAAR IK...
IK BEN OVERAL BANG VAN!

ALS IK EEN TRAP AFLOOP, BEN IK BANG DAT IK VAL. ALS IK ME SCHEER, BEN IK BANG OM ME TE SNIJDEN EN ALS IK KOFFIE MAAK, BEN IK BANG ME TE BRANDEN

HET IS VRESELIJK ALS JE ALTIJD OVERAL BANG VAN BENT
MAAR ZOIETS BEGRIJP JIJ NATUURLIJK NIET

TOCH WEL, RACHID!

HET IS GEEN SCHANDE OM BANG TE ZIJN

MEEN JE DAT NOU? BEDOEL JE... BEN JIJ DAN OOK WEL EENS BANG? MAAR WAT DOE JE ER DAN AAN OM HET NIET TE VOELEN?

IK DOE GEWOON ALSOF.

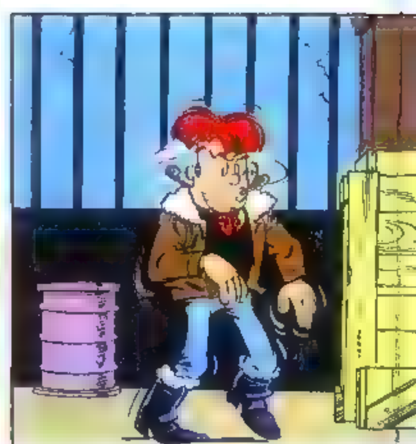
EN WERKT DAT?

NATUURLIJK WERKT DAT
HET WERKT ZELFS ZO GOED DAT IK NIET MEER WEET OF IK ECHT BANG BEN EN OF IK MAAR DOE ALSOF

OH, MAARTEN, LEER ME DAT ALSJEBLIEFT OOK!















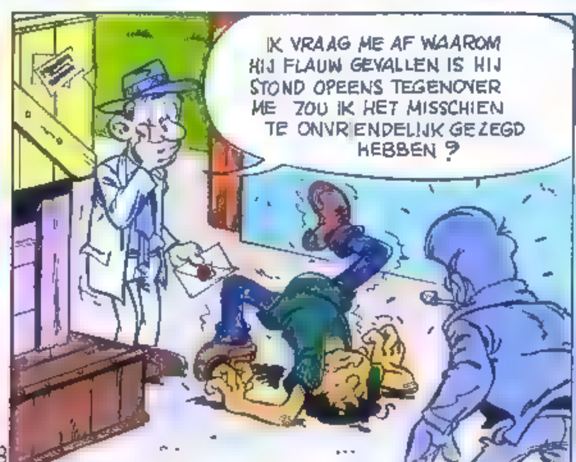












wordt vervolgd

Het woord « epos » is niet alleen voorbehouden aan het verleden...

DE RALLY VAN MONTE CARLO

is er het bewijs van !

MONTE CARLO !
Een magische naam, welke tot dromen stemt... Het woord fabelachtig wanneer men er gewoonweg, zijn bijvoegsel naast plaatst : RALLY !
Sedert veertien jaar begeestert deze formule (het juiste woord) de aanhangers van de automobielsport. De rally van Monte Carlo werd in 1911 ingesteld. Het tijdperk van de auto nam een aanvang, maar de wedstrijd was reeds één van de modernste in het genre. Het is nu nog steeds het geval.
De winter 70-71 heeft, men zal het zich herinneren, de over het algemeen zonnige streken niet gespaard. De rally-helden hebben het ondervonden : 224 ploegen bij het vertrek, 22 bij de aankomst !
Vertrokken op 22 en 23 januari, hebben de overlevenden de bijkomende proef afgelegd en hebben zij Monaco bereikt op vrijdag 29 januari.

ANATOMIE VAN EEN PRESTATIE

202 ploegen uitgeschakeld... Amateurs, beginnelingen, onbewusten ? Neen ! Elkeen had zich zorgvuldig voorbereid tot de proef, de minste bocht, de minste

In de Turini col : Therier—Callewaert welke als tweede zullen eindigen.





St.-Jean-in-Royans - Michelin is paraat.

bochel werd verkend. Elk probleem, elk gevaar werd geschat, want gevaren bestaan er voor onbedachtzame « doodrijders ».
In feite waaraan stelt men zich bloot? De rally van Monte Carlo is drieledig: een concentratie-omloop, een gemeenschappelijke omloop en een bijkomende proef.
De concentratie-omloop, ook genoemd de verbindingsomloop, is de keus van de reisroutes welke de deelnemers naar Monte-Carlo zal voeren.
Er waren dit jaar — TIEN — vertrekpunten: Glasgow - Bukarest - Almeria - Marrakech - Athene - Frankfort - Oslo - Reims - Warschau en zelfs Monte-Carlo, met een principe-omloop van 3.289 km. (de langste afstand was deze met vertrekpunt Oslo: 3.632 km.).
Dit baanaperitief bevat over het algemeen geen te grote moeilijkheden, en bijgevolg niet te veel strafpunten. Alles werd berekend opdat de mededingers zich op een « normale » wijze zouden aanmelden bij het vertrek van de grote, de verschrikkelijke gezamelijke omloop...
De uitstap had plaats op de afstand van Monaco—Vals de Bains—Monaco, of 1.516,5 km... waarvan 252,5 voorbehouden aan 9 gechronometreerde proeven, de « specialen », verderop meer hierover, maar eerst moet er nog gezegd worden dat de « bijkomstige » de 60 eersten van de algemene rangschikking, ná de « gemeenschappelijke », verwacht. 630 kilometer waarvan ongeveer 150 opnieuw in « specialen ».
Doorheen dit alles, uitdeling van de bekende strafpunten welke een schifting gaan uitvoeren. De tijden worden natuurlijk uitgeteld in seconden. Niet overal op dezelfde manier: 1 minuut vertraging op de « concentratie-omloop » brengt slechts 30 seconden penalisatie teweeg. Een minuut vertraging telt volledig tijdens de « gemeenschappelijke ». En hier komen wij terug bij de « specialen » waar alles, of bijna, ingezet wordt... zij zijn niet in het bereik van de eerste de beste...



HET MIDDELPUNT VAN DE RALLY... DRAAIT OMHEEN DE BAND!

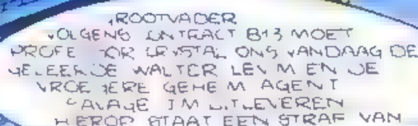
Elk gedeelte van route, uitgekozen voor de gechronometreerde proeven heeft zijn eigen seizoengrillen: men gaat over van droge tot natte banen, van goed glibberige modder tot aangestampte sneeuw, van dezelfde aangestampte sneeuw, of nog van het « gewone » gelijkvormige gladijs tot verraderlijk alleenstaande plekken gladijs, of tot boosaardige sneeuwrails.
De kontaktname met deze ongehoorde opeenstapeling van valstrikken stemt tot

Zie vervolg blz. 50

Mr MAGELLAN

GERI
DUCHATEAU

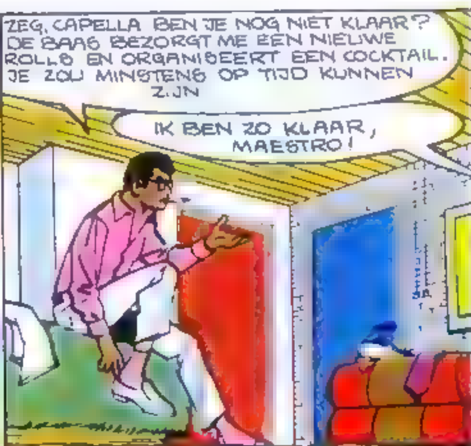








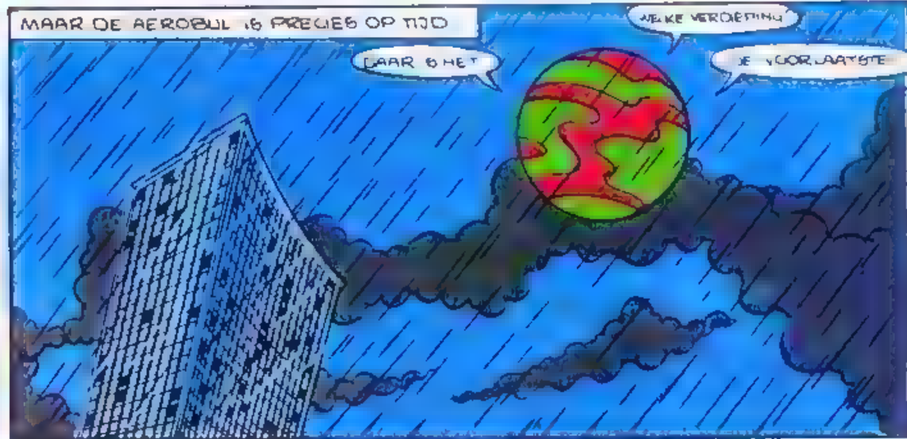
2e hoofdstuk DROOM OF... NACHTMERRIE?



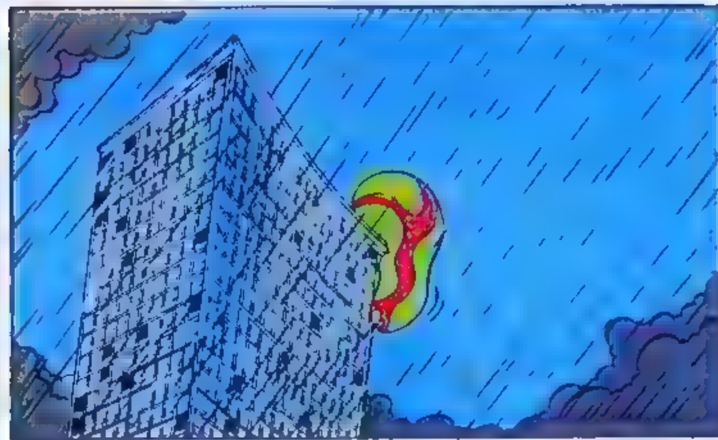












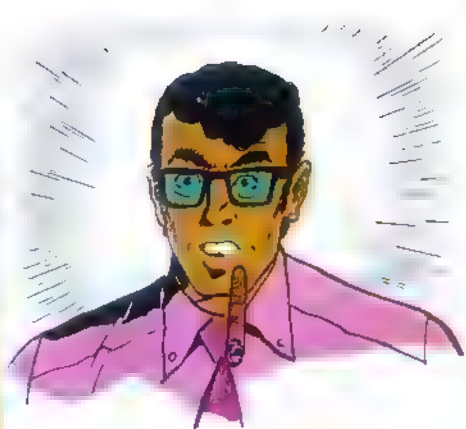


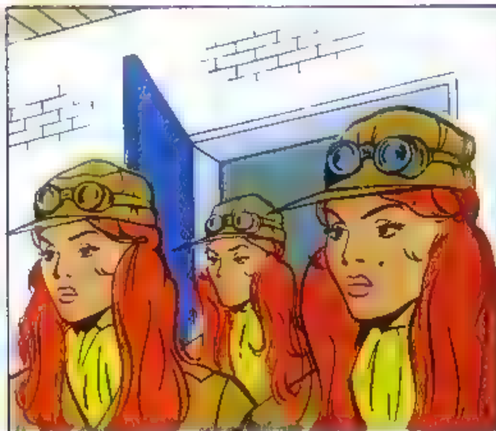





MAAR...


WAT IS DAT NU, CAPELLA? IK WEET DAT JE JE GEWICHT IN GOUD WAARD BENT, MAAR






IS DIT EEN NACHTMERRIE OF ZIT IK MET DE TIJD IN DE WAR? OF DROOM IK DAT IK NIET SLAAP? CAPELLA, GEEF ANTWOORD. WAAR BEN JE?
HIER.
HIER
HIER


DUS TOCH EEN NACHTMERRIE.
WELNEE, EEN DROOM
EEN DROOM
EEN DROOM!


KOM MAAR MEE, KNAAPJE.
DENK EROM, ALS IK MIJN OGEN OPEN DOE BEN JE ER NIET MEER, DROOMWEZENTJE!


MEISJES, GA MAAR TERUG NAAR DE AEROBUL. DE HEER MAGELLAN NEEMT ME MEE IN ZIJN MOOIE ROLLS.
KON IK MAAR WAKKER WORDEN!

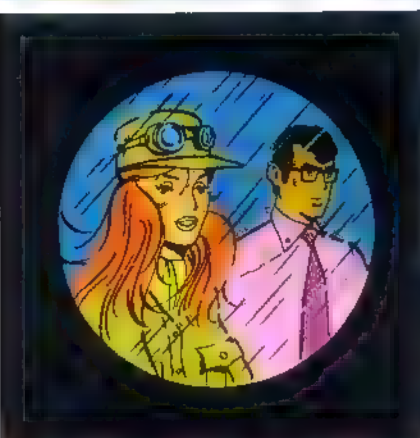

DAAR BEN IK. WAT VIND JE VAN.
KLAK

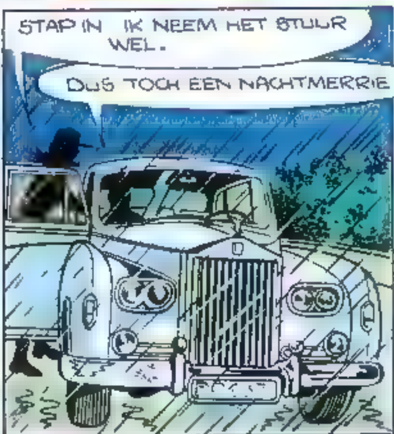

HIJ IS TOCH WEGGEGAAN. MAAR DAT ZAL IK HEM BETAALD ZETTEN!


DAAR GAAT HIJ

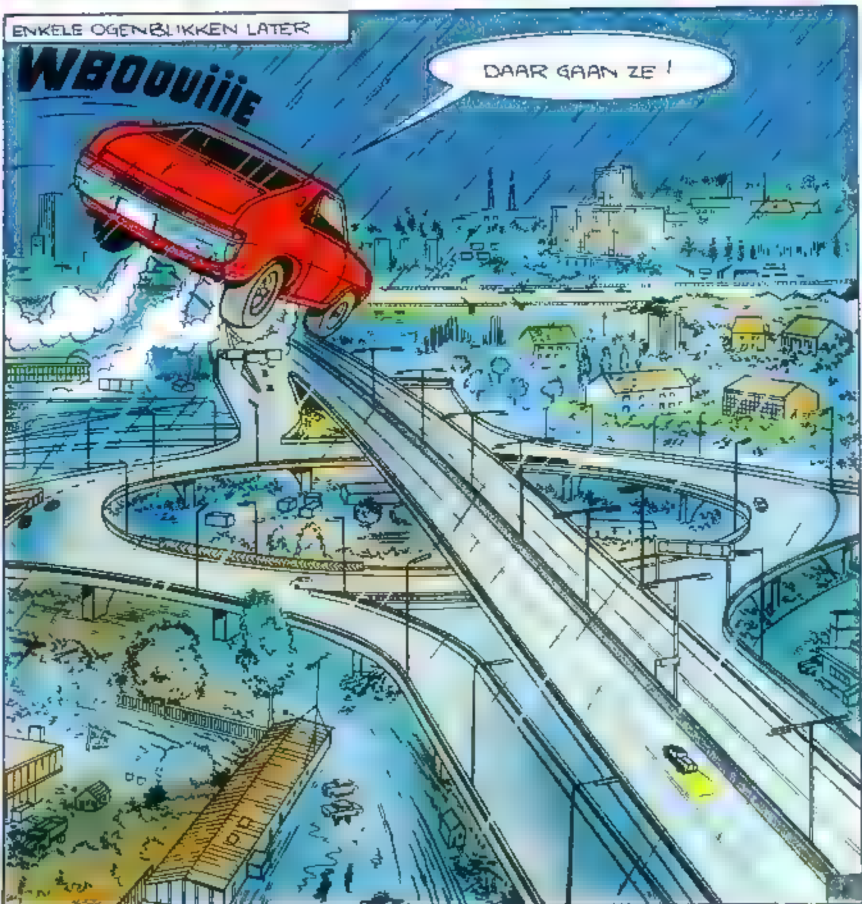

OH! SAMEN MET EEN VROUW!


EN NIET EENS EEN KNAPPE VROUW.
MAAR...

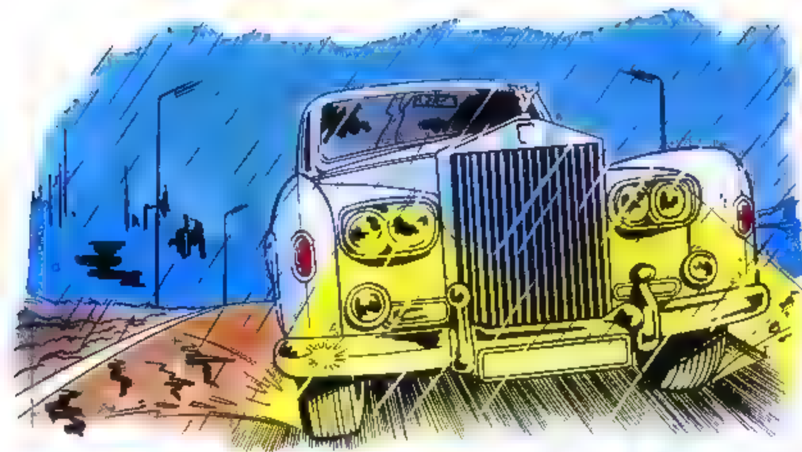
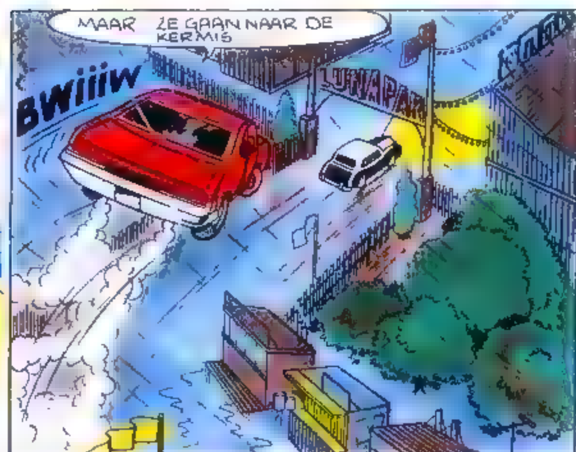
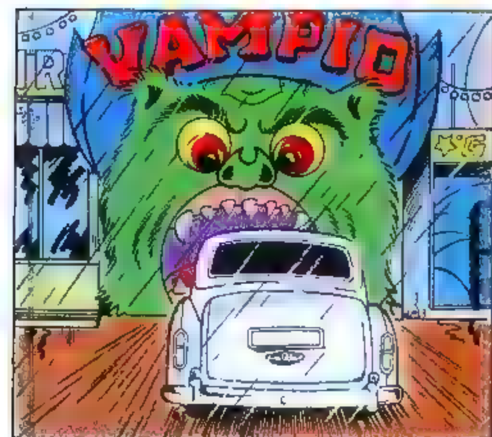
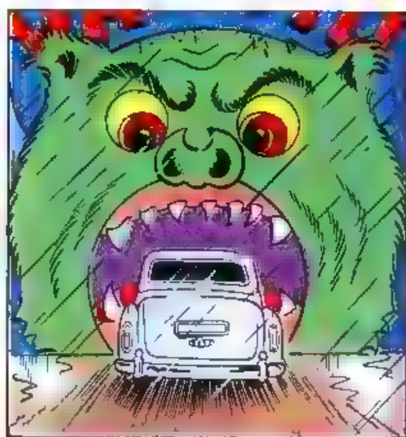
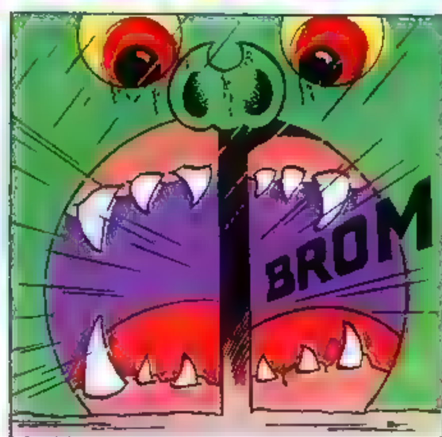


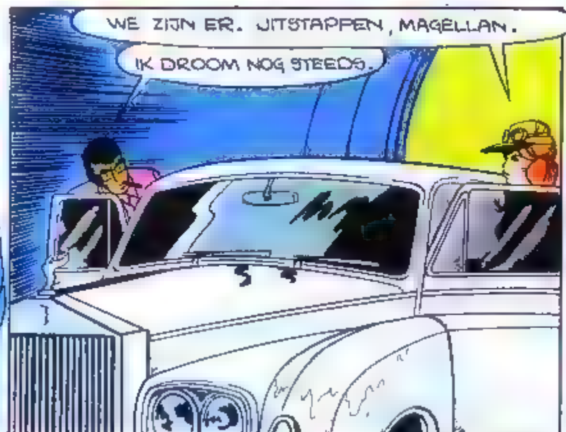

STAP IN IK NEEM HET STUUR WEL.
DUS TOCH EEN NACHTMERRIE.


HIJ WORDT ONTVOERD IK HEB PRECIES TIEN SECONDEN OM NAAR DE GARAGE TE GAAN EN DE RAKETWAGEN VAN MAGELLAN TE HALEN.

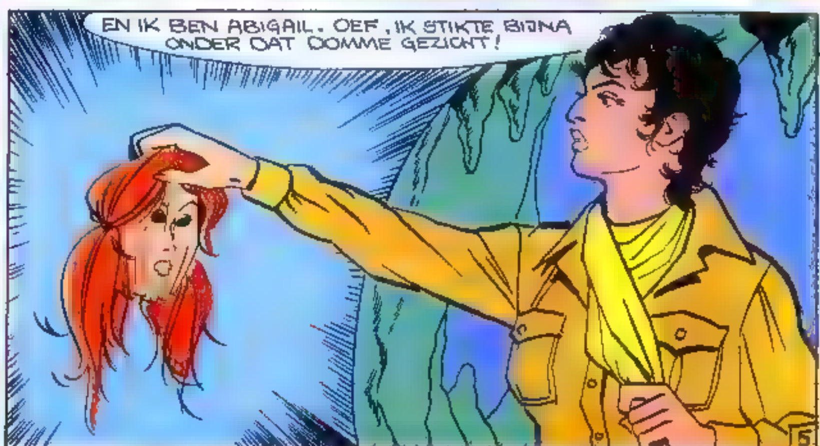

ENKELE OGENBLIKKEN LATER
WBOOUIIIE
DAAR GAAN ZE!

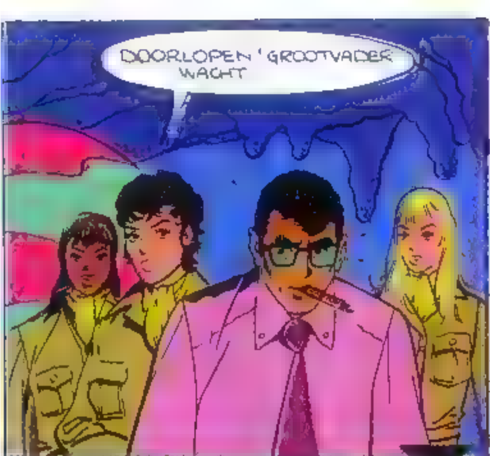

MANNEN ZIJN BLIND HOE KAN HIJ ZICH NU LATEN LIJMEN DOOR ZO'N LELIJK WICHT!



MAAR ZE GAAN NAAR DE KERMIS
BWiiiW
LUNAPARK

VAMPIO


BROM

IK ZAL LANDEN.

WE ZIJN ER. UITSTAPPEN, MAGELLAN.
IK DROOM NOG STEEDS.

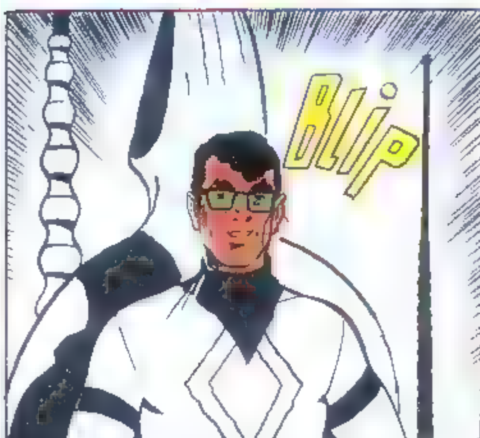
NEE, NU NIET MEER. DIT ZIJN MIJN ZUSSEN ZENIE EN HORNA.


EN IK BEN ABIGAIL. OEF, IK STIKTE BIJNA ONDER DAT DOMME GEZICHT!


DOORLOPEN 'GROOTVADER WACHT

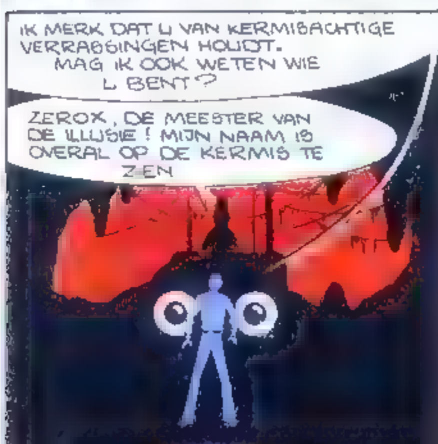



MAGELLAN IK BEN BLIJ DAT U ER BENT.

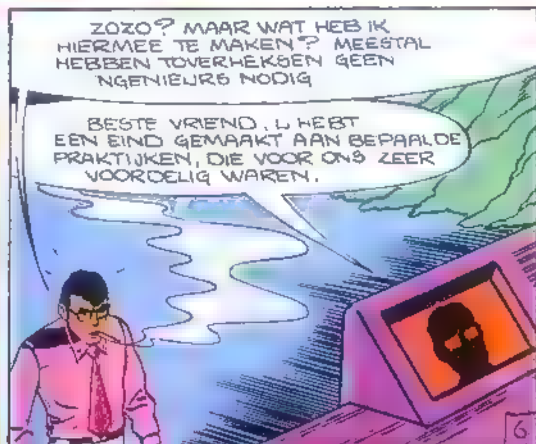

BLIP


!


ONDERTUSSEN
IK BEN BENIEUWD OF DIE MUIL OOK VOOR MIJ OPEN GAAT...


IK MERK DAT U VAN KERMISACHTIGE VERRASSINGEN HOUDT. MAG IK OOK WETEN WIE U BENT?
ZEROX, DE MEESTER VAN DE ILLUSIE ! MIJN NAAM IS OVERAL OP DE KERMIS TE ZIEN


GROOTVADER IS EEN BEROEMDE TOVENAAR, DIE VROEGER IN SALEM VERBRAND WERD... WIJ ZIJN ZIJN ACHTER-ACHTER-ACHTER-KLEIN-KINDEREN EN WIJ HEBBEN BEPAALDE GAVEN VAN HEM GEKREGEN...


ZOZO? MAAR WAT HEB IK HIERMEE TE MAKEN? MEESTAL HEBBEN TOVERHEKSEN GEEN INGENIEURS NODIG
BESTE VRIEND, U HEBT EEN EIND GEMAAKT AAN BEPAALDE PRAKTIJKEN, DIE VOOR ONS ZEER VOORDELIG WAREN.

OH . OPERATIE CRYSTAL ?

PRECIES JA
CRYSTAL IS SLECHTS EEN ONDERGESCHIKTE. HIJ VRIEST ALLERLEI DESKUNDIGEN VOOR MIJ EN IK VERKOOP ZE AAN JONGE STATEN DIE ER BEHOEFTE AAN HEBBEN..

CRYSTAL ZAL ONTSNAPPEN ZODAT WIJ VERDER KUNNEN GAAN MET ONZE WERKZAAMHEDEN MAAR UW VRIENDIN EN U ZELF ZAL IK UIT DE WEG MOETEN RUIMEN. JULLIE ZIJN TE LASTIG

DAT KLINKT AARDIG MAAR U HEBT CAPELLA NOG NIET.

TOCH WEL.

BWIP!

RRRRRRRRRRRRRRRRRRRRRRRRRRRRRR

OH, BEN JE DAAR EINDELIJK ALTIJD TE LAAT.

HAHAHA, NU WE ALLEMAAL BIJ ELKAAR ZIJN, ZAL IK MIJN MASKER AFNEMEN.

TLIiiNK!

WAT ZEGT U ERVAN, M MAGELLAN ?

NIETS. IK WEET DAT ER TEGENWOORDIG NAAR EEN MIDDEL GEZOCHT WORDT OM LICHAMEN EN VOORWERPEN TE VERANDEREN DOOR ZE IN EEN MAGNETISCH VELD TE HULLEN
DOOR BEPAALDE TRILLINGEN WORDT DE SAMENSTELLING VAN DE ATOMEN GEWIJZIGD DE KLEUREN VERANDEREN EN DE ALGEMENE VORM VERDWIJNT.. IK KAN HET OOK NIET HELPEN MAAR..

M MAGELLAN, IK BEN NIET ALLEEN ONZICHTBAAR, MAAR OOK ONTASTBAAR!
DAT KAN NIET. DE WETENSCHAP HEEFT DAT STADIUM NOG NIET BEREIKT.
ABIGAIL, HET KAMERSCHERM MEISJE!
JA GROOTVADER!
ENKELE OGENBLIKKEN LATER.
IK ZAL MIJN PAK UITTREKKEN, DAN KUNT U ZELF ZIEN... OF LIEVER NIETS ZIEN...
WEL? WAT DENKT U ERVAN?
NIKS BIJZONDERS. U BENT NIET MEER TE ZIEN, MAAR U BENT ER NOG WEL..
EN DAT ZAL IK BEWIJZEN!
OVERTUIGD M MAGELLAN?
ER IS NIETS! HELEMAAL NIETS!
HEEL VREEMD CAPELLA.
HAHA! WACHT MAAR AF, M MAGELLAN, ER KOMEN NOG VEEL MEER VERRASSINGEN!

MAGELLAN EN CAPELLA WACHTEN NIEUWSGIERIG OP DE DINGEN, DIE KOMEN GAAN. ZE WETEN DAT ZE ZELF EEN MIDDEL MOETEN BEDENKEN OM TE ONTSNAPPEN UIT DE KLAUWEN VAN DEZE GRIEZELIGE FAMILIE...

EINDE VAN DIT DEEL

DE RALLY VAN MONTE CARLO

VERVOLG

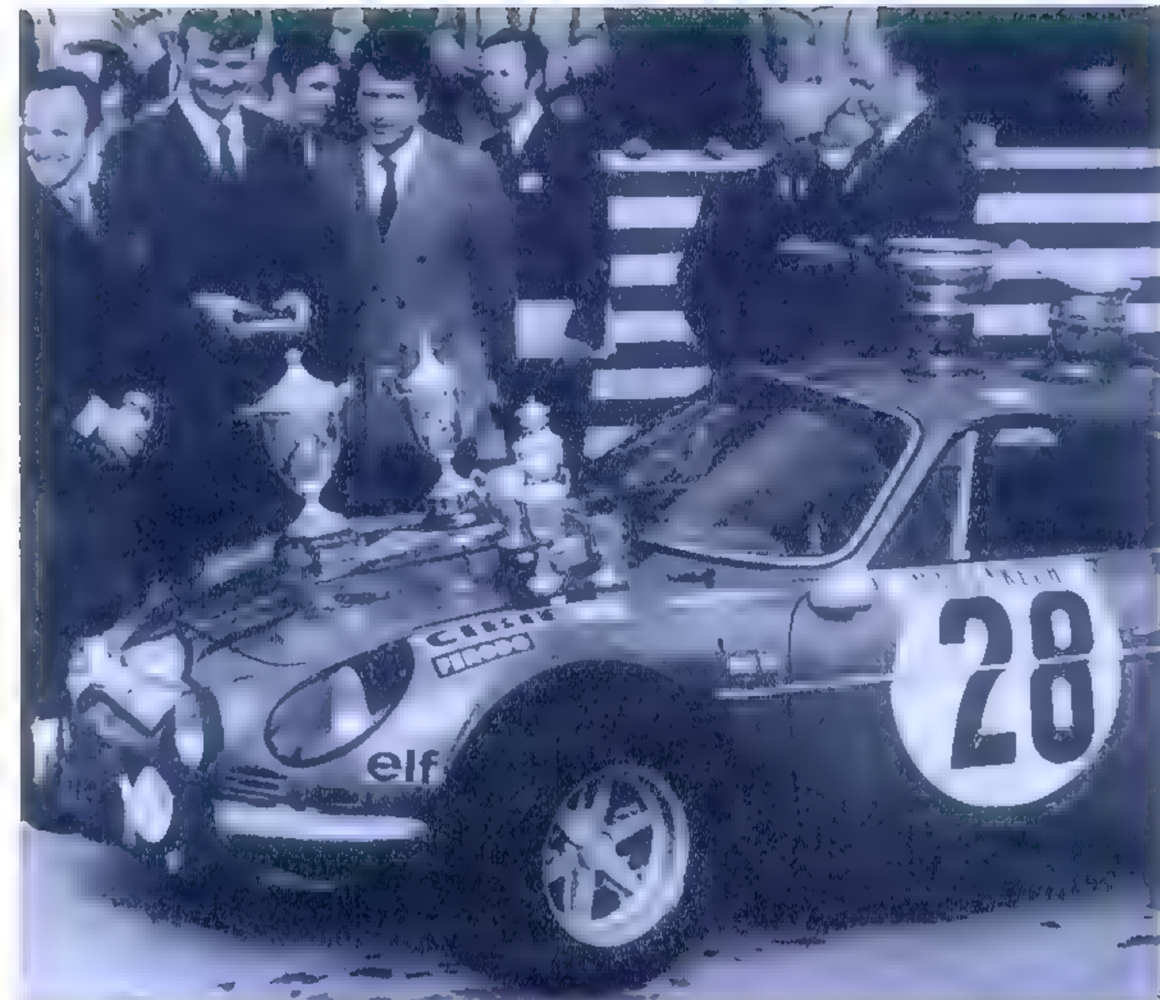
een minimum van overdenking en het nemen van een paar elemenaire voorzorgsmaatregelen waarvoor men geen Held van het Stuurwiel moet zijn om ze te doorzien.
Men begint met zich af te vragen welke banden moeten gekozen worden om dit alles te overleven en te overwinnen. Het gaat er inderdaad niet over banden te kiezen welke EEN hindernis zullen overwinnen: zij zullen aan ALLES moeten weerstaan en bij voorkeur met succes!...
De weerstand is trouwens niet alles, vermits de kostbare seconden tussenbeide zullen komen, en het is ZO SNEL MOGELIJK dat de piloten de «specialen» zullen moeten afleggen (opgelet voor penalisatie! Kwetsbare band? Moet er niet van weten...)
De bevoegdheid van de piloten is zeer zeker beslissend. De voornaamste konstrukteurs zullen bijgevolg uiterst bevoegde personen, als verkenners ter plaatse sturen. Keurvoorbeeld: Alpine duidde dit jaar, voor dit werk, de volgende personen aan: SERPAGGI, PATT MOSS, DEPAILLER en WOLLECK. Deze mensen waren belast met de waarnemingen juist voor de baanafsluiting door de Rijkswacht...
Daar blijft het echter niet bij. MICHELIN (welke drie Alpines uitrustte — en die de eerste drie plaatsen van de rangschikking zouden bezetten) had een waarnemings- en onderhoudspost ingesteld bij het vertrek van de eerste «speciale» in de gemeenschappelijke omloop. (Pont-des-Miolants / Saint-Auban, 25 km). Er moest een (snelle) bandenkeuze gedaan worden. Twee te onthouden mogelijkheden: de 448 spijkers klein model of de 448 spijkers van langer model, voor beter doeltreffendheid op ijs en harde sneeuw. Goed, maar wat gedaan?, korte spijkers, lange spijkers? Jacques CHEINISSE neemt het besluit: ANDRUET en ANDERSON met X grote spijkers en NICOLAS, THERIER en VINATIER met de kleine spijkers. Te volgen... besluit. Bij de aankomst had NICOLAS 50 seconden (zeer belangrijke tijd in een speciale) achterstand op ANDERSON, en 46 op ANDRUET, welke beiden de beste tijd verwezenlijkten tijdens deze proef. MICHELIN zal het niet vergeten, hierdoor worden vorderingen en vervolmakingen geboekt.

WIE WIL MET MIJ RIJDEN?

Het is heel natuurlijk dat zulke rally's de sportliefhebbers en toeschouwers doen dromen. Men moet nochtans niet geloven dat dit in het bereik ligt van de gelegenheidsvirtuosen of van mijnheer-welke-nooit-zijn-garage-mist-in-tweede-versnel-

Michelin te Pont-des-Miolans.





De winnende ploeg — Anderson—Stone — na hun overwinning.

Foto M.L. Rosenthal D. Fabiani.

ling-en-in-achteruit. Dit is een te simplistische vorming, een kijkje in de werkelijkheid zal het wel bewijzen :
In 1971 hebben 29 landen deelgenomen aan de Rally Monte-Carlo, en 31 merken hebben er zich getrotseerd. Niemand kwam, in principe, om te verliezen...
Enkele stalen van de proef, van nabij bekeken, geven werkelijke gevaren weer : de speciale Chorges-Savines (16 km.) is een weg waar een inhalingsmanoeuvre onmogelijk is ; links is bergwand, rechts een duizelingwekkende afgrond, waar 's nachts de onheilspellende donkerte nog duidelijker wordt door de lichtbundels van de koplampen. De bochten, uithellend naar de afgrond, laten JUIST GENOEG plaats over voor de wielen. En om dit alles spannend te maken : de aanwezigheid van gaten, ijsrails en gladijs. Men moet zeer handig zijn om deze rit behoedzaam af te leggen tegen een snelheid van 25 km./uur. ANDERSON wandelde er in januari tegen een sappig GEMIDDELDE VAN 60 km./uur !
Zulke uitstappen worden natuurlijk vertaald in feiten en uitslagen. Voor de Chartreuse en haar 3 cols, blijven er van de 224 deelnemers nog slechts 140 ploegen in de wedstrijd. Onder hen zullen er 35 Monte-Carlo bereiken... waarvan 5 buiten de termijnen.
Enkele redenen van opgave : CHASSEUIL en BALLESTRIERI breken hun versnellingsbak, BARBASIO breekt een wielas, Marie-Claude BEAUMONT verliest de Damescup tussen Chorges en Savines omdat na het springen van een band, de vervanging ervan moeilijk uitvalt, één van de bevestigingsassen van het wiel weigert haar moer te lossen !... Wat RAGNOTTI betreft, hij heeft zijn twee deuren methodisch ingebeukt, naar een vriend van « Jeannot » vertelt aan een journalist : « oh ! Je weet, hij koopt ze per dozijn ! ».
Na 36 uren rust, het eindstadium van de bijkomende proef, zonder LAROUSSE noch MUNARI, waarvan iedereen de afwezigheid betreurt... Dat is de rally !

DE UITSLAG

De laurierkronen worden in twee delen uitgereikt. De eerste gaat naar Ove ANDERSSON, J.L. THERIER en J.C. ANDRUET welke onophoudend de leiding hadden van het fameuse ALPINE-tiercé welke een unieke gebeurtenis uitmaken in de annalen van de Rally van Monte-Carlo.
Tweede gedeelte : op 2 h. 45' na de drie, een homerisch gevecht : DUBOS aan het stuurwiel van zijn kleine Autobianchi A 112 (de kleinste cylinderinhoud van de Rally) valt de « blijvende speciale » aan om binnen de tijdspanne aan te komen. Hij doet beter : eerste plaats in de 2de klasse van de 2de groep, en 20ste plaats in de algemene rangschikking !
Op het bord : 1. ANDERSON—STONE (ALPINE RENAULT)
2. THERIER—CALLEWAERT (ALPINE RENAULT)
3 ANDRUET—VIAL (NATUURLIJK OOK OP ALPINE RENAULT)
1ste van groep I : GREDER—PAGANI (Opel Commodore GSE).
1ste van groep II : RAGNOTTI—TIMONIER (Opel Kadett)
1ste van groep II : klasse 2 : DUBOS—MARTIN (Autobianchi A 112).
Gemeen punt ? Sporthelden. En ook indien u aandachtig waart : Al deze ploegen verkozen in het gamma van de radiale banden, de MICHELIN X1...
...TERLOOPS genoteerd natuurlijk...

LUC ORIENT

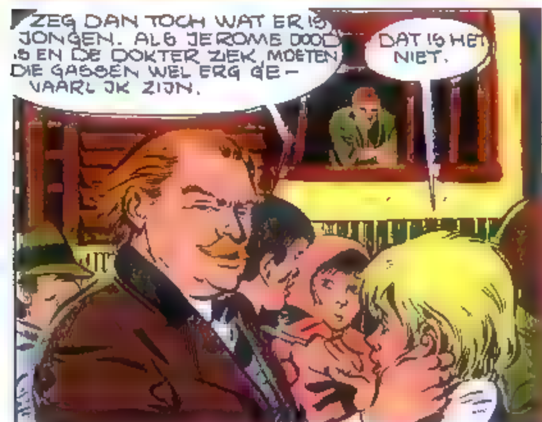


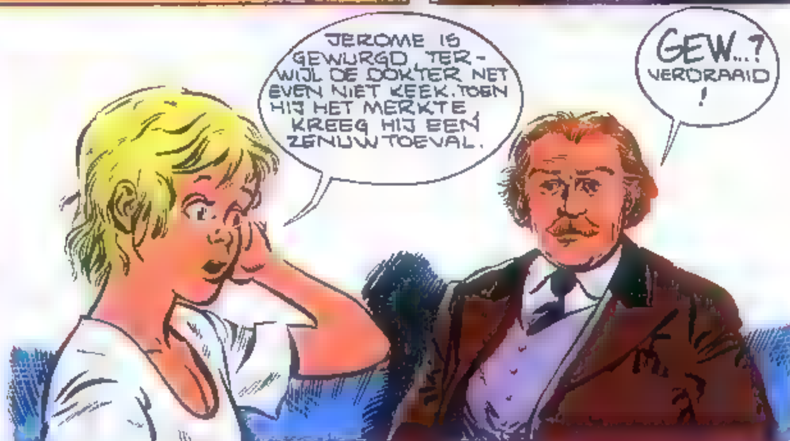
E. PAAPE
GREG



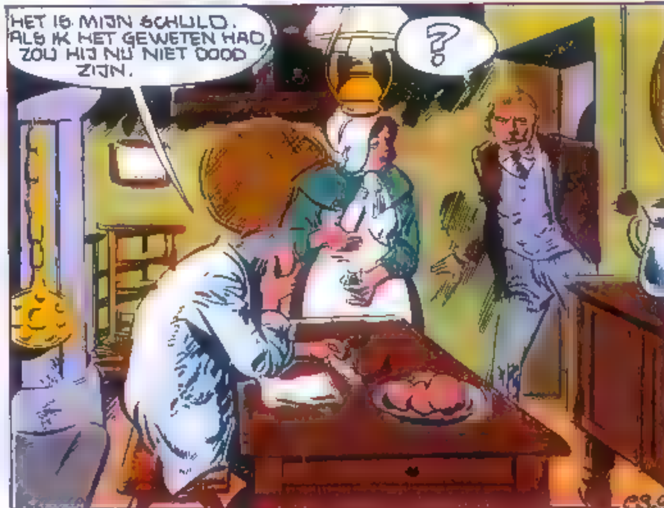












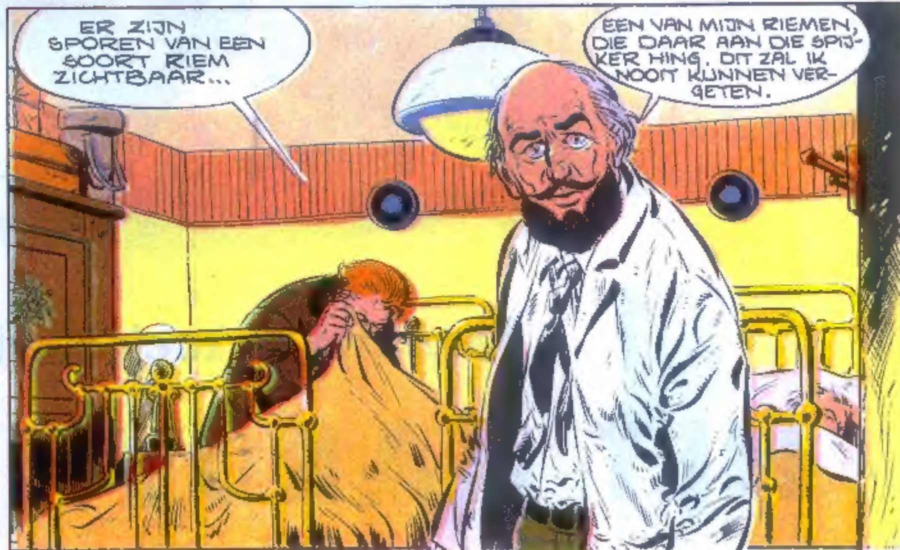
63.9

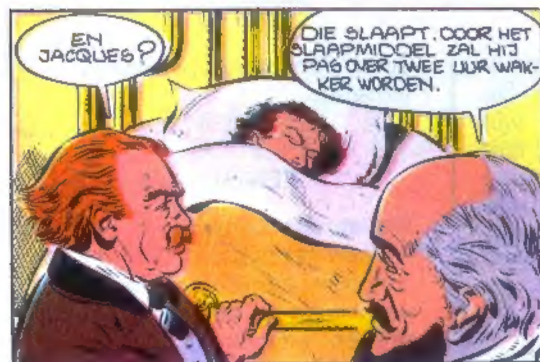
DE KRATER VAN TOVENARIJEN

















wordt vervolgd

Op de achterzijde van het blad brengt J. Olivier vandaag een afbeelding van HET AARDVARKEN Hij vertelt je er meer over in de maxi-zoo



Tandarm en toch sterk :

HET AARDVARKEN

Tot de groep van tandarme dieren behoort o.a. het aardvarken. Deze orde omvat één geslacht met ten hoogste 7 of 8 soorten. Deze soorten zijn alleen in Afrika ten zuiden van de Sahara te vinden.

EEN TANK

Aardvarkens zijn typische nachtdieren. Overdag blijven zij in een aardhol en alleen 's nachts gaan ze op zoek naar mieren- en termietenhopen.
Een volwassen aardvarken is ongeveer een meter lang met daarbij nog tachtig centimeter voor de staart. Het dier is gedrongen en stevig. De oren van het dier zijn lang en smal (ong. 16 cm) en de neus is meer een slurfachtige snuit. De kop is langwerpig en in de kleine bek zit een lange, kleverige, bandvormige tong, waarmee de mieren en termieten opgelikt worden. De sterke klauwen lijken meer op hoeven en worden gebruikt als graafinstrument.
De sterke kromme rug gaat over in een dikke, zeer krachtige staart. De pels is langharig en grijsgeel van kleur. Het aardvarken deinst er niet voor terug om de indrukwekkendste termietenheuvels te bestormen. De tegenaanvallen van de termieten, die met hun machtige kaken terugvechten, laten hem volkomen onverschillig !

TEN AANVAL !

Het aardvarken is door zijn bouw uitermate geschikt om de bunkers van de termieten en de mieren te bestormen. Hij kan met zijn krachtige klauwen in een recordtempo de hardste grond weggraven en zo een weg vrijmaken naar zijn voedsel. Als de dag aanbreekt terwijl hij te ver van zijn hol verwijderd is, graaft hij even een gat om daar de dag in door te brengen. Hij voert zijn werk met zo'n kracht uit dat waarnemers gezien hebben dat zand en stenen wel vier meter hoog opvlogen in een straal van zestig centimeter rond de wroeter.

EEN SLIMMERD !

Het aardvarken vergist zich nooit als hij een termietenheuvel of een mierenhoop aanvalt. Hij zal nooit per vergissing in een lege heuvel gaan graven. Misschien heeft hij daarom zulke lange oren. Er wordt wel beweerd dat het aardvarken zijn lange oren als een stethoscoop gebruikt. Door ze tegen de grond te houden kan hij allerlei trillingen in de grond waarnemen en zo de plek van zijn graafwerk bepalen.
Een ander opmerkelijk feit bij deze sterke graver is dat zijn tanden niet met email bedekt zijn, een open wortel hebben en verder bestaan uit dunne, met merg gevulde buisjes. Een van de bekendste soorten in deze weinig verbreide familie is het Kaapse aardvarken, de Orycteropus afer.

VOLGENDE WEEK

EEN INDRUKWEKKEND HOOFDSTUK MET DE BELEVENISSEN VAN

COMANCHE

EN HAAR VRIENDEN



HET UUR DER WRAKE

schrijf eens een briefje



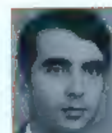
ROEMENIE

Helene Csapai, Tg Mures, Str. Alba Zulia nr. 27, zou graag corresponderen met jongens en meisjes uit alle landen van de wereld om vriendschap te sluiten.



CANADA

Pascal Dumas, 2837 rue Montarville, Ste. Foy, Que 1° P.Q. zoekt pennevrienden en vriendinnen, 9 à 10 jaar oud, uit alle landen van de wereld behalve Canada.



LIBANON

Georges Abi Nader, Transorient Bank, B.P. 6260 Beiroet, zou graag corresponderen met jongens en meisjes uit alle landen van de wereld. Wil vriendschap sluiten. Liefst schrijven in het Frans.

DE OPINIE VAN EEN LEZER

Peter van Overloop uit Kapellen bij Antwerpen schrijft het volgende :

« In de eerste plaats wil ik U feliciteren met het nieuwe Kuifje. Ik schrijf pas nu, omdat ik even wou afwachten of er na zo'n 23 nummers geen verzwakking zou optreden. Maar nr. 23 is nog even goed als nr. 1!

Ik weet het, het is moeilijk ieders smaak in het blad te zetten, maar ergens is er toch een grens! Als ik dit zeg, bedoel ik in de eerste plaats Dani Futuro. De tekeningen zijn bar slecht en er zit gewoonweg geen draad in dat verhaal!

Hoe men zoiets iedere week kan publiceren is onbegrijpelijk. Daar moet verandering in komen, hoor!

Nu gedaan met af te breken : enkele zeer goede punten : sommige « magazines », de knappe posters en niet te vergeten de zeer knappe « Tibettonnetjes ». De beste vind ik Aznavour en Dutronc. De zeer goede verhalen zijn : Comanche, Koene Ridder, Roodoog en Dommel. Verder Michel Vaillant en natuurlijk ook Max. Proficiat en... DOE ZO VOORT!

MAXI ZOO



HET AARDVARKEN